



Antwerp, Belgium.

Société Anonyme du Sud d'Anvers.

INSTALLATIONS MARITIMES

DU

PORT D'ANVERS.

ANVERS,
IMPRIMERIE LOUIS LEGROS, VIEILLE BOURSE, 35.

1875.

INSTALLATIONS MARITIMES
DU PORT D'ANVERS.

CHAPITRE Ier.

CONVENTIONS DIVERSES.

Convention du 14 Octobre 1869 entre le Ministre des Finances et le Dr Béthel Henry Strousberg.

Entre l'Etat belge, représenté par M. Frère-Orban, ministre des finances et M. le docteur Béthel-Henry Strousberg, entrepreneur général de travaux publics, a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. L'Etat belge cède à M. Strousberg, au prix de quatorze millions de francs, la propriété des terrains et des bâtiments militaires dont se composent les propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers, que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles, savoir :

A. — L'arsenal de guerre et la batterie Saint-Michel ;

B. — La citadelle du Sud avec son esplanade et la lunette de Kiel, y compris la digue de l'Escaut jusqu'au niveau de la marée basse ;

C. — La partie restante du terrain de la lunette de Saint-Laurent et de la branche de la nouvelle enceinte y attenante.

Ces propriétés, délimitées au plan calque annexé à la présente convention par un liseré jaune, sont d'une contenance de quatre-vingt-dix-huit hectares, quinze ares, soixante centiares, après défalcation des dix hectares, qui sont nécessaires pour l'établissement de la gare et de ses dépendances, mentionnés à l'article sept.

Art. 2. Ces terrains seront livrés à l'acquéreur comme il suit :

1° Aussitôt après la publication de la loi approuvant le contrat, les terrains de la batterie Saint-Michel, celui de l'arsenal de guerre compris entre l'Escaut et la ligne ABC du plan ci-joint, celui longeant l'Escaut et limité vers la citadelle par la ligne brisée CDEFHIJ, passant à quatre mètres en avant de la crète du glacis du chemin couvert devant les fronts 4 et 5 ; enfin toute l'esplanade, limitée également par une ligne brisée, tracée à quatre mètres sur la crète du glacis du chemin couvert, sauf les arrangements que le gouvernement pourra avoir à prendre pour le déplacement du chantier de l'Etat et pour celui de la société Cockerill, lesquels devront, au surplus, être livrés au plus tard dans le délai d'un an.

Nonobstant ces clauses, l'écluse de la porte de Fer sera laissée temporairement à la disposition de l'autorité militaire ; toutefois cette stipulation cessera ses effets au plus tard dans le délai fixé à la fin du paragraphe précédent ;

2° Un an après la vente, les terrains occupés par le reste des glacis, les fossés et les ouvrages avancés des fronts 1-2 et 1-5, jusque contre le mur d'escarpe ; le chantier Cockerill ; la zône de terrains situés dans la cour de l'arsenal de guerre et limitée par les lignes BC, CM, MN, MB ;

3° Le reste des terrains sera livré dès que le gouvernement aura terminé la continuation des nouveaux ouvrages de fortifications, sans que le délai accordé puisse dépasser trois ans et demi, à partir du jour de la signature du présent contrat.

Art. 3. Tous les terrains et constructions seront cédés tels qu'ils existent actuellement, aux risques et périls du cessionnaire et quelle que soit la contenance des biens, à l'égard de laquelle les parties ne pourront former respectivement aucune réclamation. Tous les ouvrages de fortifications seront démolis et les terrains, y compris ceux réservés pour la gare et ses dépendances, seront nivelés par l'acquéreur et à ses frais.

L'Etat se réserve la propriété des baraques de la pyrotechnie, ainsi que du mobilier et des machines des divers bâtiments militaires, qu'ils soient ou non placés à demeure.

Art. 4. L'acquéreur proposera, dans les six mois qui suivront le jour de la vente, un projet de transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud.

Ce projet comprendra, indépendamment du tracé des rues et des places à ouvrir, un ensemble de constructions maritimes, telles que bassins, entrepôts et quais, et sera accompagné des plans à l'appui et des indications nécessaires pour justifier d'une bonne exécution.

Tous ces ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée.

Sous le rapport des conditions de stabilité, des dimensions, de la nature, et de la qualité des matériaux à mettre en œuvre, les ouvrages à exécuter par le concessionnaire seront équivalents aux ouvrages de même espèce exécutés par l'Etat ou l'administration communale d'Anvers.

Le Roi statuera sur ce projet, l'administration communale et la députation permanente entendues.

Les terrains à gagner sur l'Escaut, par suite de la construction des quais d'après le tracé à déterminer par le gouvernement, seront la propriété du concessionnaire.

Des quatre-vingt-dix-huit hectares, quinze ares, soixante centiares, faisant l'objet de la cession, quarante-neuf hectares au moins seront affectés aux établissements maritimes susmentionnés.

Art. 5. Les établissements maritimes pourront, si l'acquéreur le demande, et devront, si le gouvernement l'exige, être érigés en entrepôt franc, d'après les principes généraux consacrés par la loi du 4 mars 1846. Le gouvernement fera connaître ses intentions à cet égard dans un délai qui ne pourra excéder trois mois, à partir de la publication de la loi approuvant la présente convention.

Art. 6. Le règlement pour l'exploitation des établissements maritimes à créer, devra être soumis à l'approbation du gouvernement. Le gouvernement fixera le *maximum* des droits de quai et de bassin à percevoir dans les limites tracées par l'article 3 du traité général pour le rachat du péage de l'Escaut en date du 16 juillet 1863.

Art. 7. L'Etat s'engage à établir à ses frais, sur la partie des terrains qu'il se réserve aux termes de l'article 1er, une station de chemin de fer, tant pour voyageurs que pour marchandises.

La gare, dans la partie vers la ville, sera placée de manière à être longée par les terrains acquis par l'acheteur.

L'Etat établira également à ses frais le réseau des voies ferrées commerciales nécessaires aux établissements maritimes.

Il exécutera ces travaux en temps utile, pour que leur mise en exploitation corresponde, au plus tard, avec l'inauguration des nouveaux bassins.

Dans le cas où l'acheteur aurait construit les quais daus un délai de deux ans, l'Etat sera tenu d'exécuter dans le même délai les voies ferrées destinées à les desservir.

Art. 8. L'acheteur payera comptant au fur et à mesure de la livraison. Toutefois une somme de cinq cent mille francs, à valoir sur le premier terme du prix de vente, sera versée au trésor au moment de la signature de la présente convention.

Art. 9. Les propriétés particulières dont il y aurait nécessité de disposer pour assurer l'exécution des travaux mentionnés dans la présente convention seront, après déclaration d'utilité publique, acquises par le concessionnaire et de ses deniers, conformément aux lois qui régissent la matière.

Art. 10. L'acquéreur fera élection de domicile soit à Bruxelles, soit à Anvers pour les communications et significations qu'il pourrait y avoir lieu de lui faire pour l'exécution de la présente convention.

Art. 11. La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue si elle n'est pas ratifiée par la législature.

Dans ce cas, la somme mentionnée au second paragraphe de l'article 8 serait restituée à M. Strousberg, sans intérêts.

Art. 12. Le présent contrat, sauf les réserves contenues dans l'article précédent, sera réalisé dans la forme authentique devant un notaire au choix du concessionnaire. Il sera affranchi de tout droit de mutation et de transcription.

Fait à Bruxelles, en double original, le quatorze octobre mil huit cent soixante-neuf.

(Signé) **FRÈRE-ORBAN.**

STROUSBERG.

LOI DU 10 JANVIER 1870, approuvant la Convention du 14 Octobre 1869. (¹)

(*Moniteur du 1er Février 1870, N° 32.*)

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1er. La convention conclue le 14 Octobre 1869 entre le Gouvernement belge et le docteur Béthel-Henry Strousberg et qui a pour objet la cession, au prix de quatorze millions de francs, des propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers, que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles, sortira son plein et entier effet.

Art. 2. La somme de quatorze millions de francs, constituant le prix de vente des propriétés mentionnées à l'article 1er, sera entièrement affectée aux dépenses des travaux nécessaires pour compléter l'enceinte de la place d'Anvers et pour construire les forts de Merxem, de Burght, de Zwyndrecht, ainsi qu'une digue défensive entre ce dernier fort, le fort Sainte-Marie et l'Escaut. En conséquence, un crédit spécial de pareille somme est ouvert au ministère de la guerre pour l'exécution de ces travaux.

(¹) *Session de* 1869-1870. — CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance u 30 Novembre 1869, p. 17-20. — Rapport. Séance du 15 Décembre 1869, p. 32-35.

Annales parlementaires. — Discussion. Séance des 18 Décembre 1869, p. 257-268 ; 21 Décembre, p. 269-279; et 22 Décembre, p. 281-291. Adoption. Séance du 22 Décembre, p. 291-292.

SÉNAT. — *Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 23 Décembre 1869, p. 5.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 23 Décembre 1869, p. 37-41.

Art. 3. Par modification à l'article 66 de la loi du 4 mars 1846, le gouvernement est autorisé à concéder à un particulier ou à une société anonyme l'entrepôt franc dont la création à Anvers est prescrite par l'article 26 de la même loi.

Le gouvernement est également autorisé à modifier en conséquence, et pour autant que de besoin, les dispositions des articles 24, 31 et 62 de la même loi.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 10 Janvier.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Finances,
FRÈRE-ORBAN.
Le Ministre de la Guerre,
RENARD.

Vu et scellé du sceau de l'État :
Le Ministre de la Justice,
Jules BARA.

Arrêté royal du 5 Mai 1871, approuvant le plan de transformation des terrains militaires de la Citadelle du Sud d'Anvers.

(*Moniteur du 7 Mai 1871, N° 127.*)

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la convention, en date du 14 Octobre 1869, portant cession par l'Etat, au docteur Béthel-Henry Strousberg, des propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles;

Vu la loi du 10 Janvier 1870, approuvant cette convention;

Vu le plan primitif et les plans modifiés successivement présentés, le dernier sous la date du 19 Mars (9 Avril) 1871, par le docteur Strousberg, en conformité de l'article 4 de ladite convention, pour la transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud;

Vu l'avis du Conseil communal de la ville d'Anvers et celui de la Députation permanente du Conseil provincial d'Anvers;

Considérant que le plan présenté en dernier lieu, sous la date du 19 Mars (9 Avril 1871), par le docteur Strousberg, satisfait, dans la mesure de ce qui a été reconnu possible, aux observations auxquelles les plans proposés antérieurement avaient donné lieu, et qu'il est donc susceptible d'être approuvé, moyennant toutefois la réserve stipulée plus loin;

Sur la proposition de Nos Ministres des finances et des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons,

Art. 1er. Le plan d'ensemble présenté par le docteur Strousberg sous la date du 19 mars (9 avril 1871), pour la transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud, à Anvers, est approuvé tel qu'il est visé par Nos Ministres des finances et des travaux publics, sous la réserve que la largeur de la partie du quai, à l'Escaut, comprise entre l'arsenal et le point où les voies de chemins de fer tournent vers les bassins sera portée à 70 mètres.

Art. 2. Les travaux mentionnés dans la convention du 14 Octobre 1869 sont déclarés d'utilité publique. En conséquence, les propriétés particulières dont il y aura nécessité de dis-

poser pour assurer l'exécution de ces travaux et qui sont comprises entre la limite du terrain de la citadelle du Sud, celle du nouveau front des fortifications et celle indiquée au plan par un liseré brun qui circonscrit les parcelles nos 67/2727 et 68/2727, seront acquises par le concessionnaire et de ses deniers, conformément aux lois qui régissent la matière.

Nos Ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 Mai 1871.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des finances,
V. JACOBS.
Le Ministre des travaux publics,
A. WASSEIGE.

Arrêté Royal du 24 Juillet 1872 déclarant d'utilité publique l'emprise des propriétés nécessaires à l'exécution du projet.

(*Moniteur du 30 Juillet 1871 No. 212.*)

CITADELLE DU SUD, A ANVERS. — CONCESSION STROUSBERG.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 10 janvier 1870 approuvant, la convention, en date du 14 octobre 1869, portant cession, par l'Etat, au docteur Béthel-Henry Strousberg, des propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles;

Vu cette convention et notamment l'article 9, ainsi conçu :

« Les propriétés particulières dont il y aurait nécessité de disposer pour assurer l'exécution des travaux mentionnés dans la présente convention, seront, après déclaration d'utilité publique, acquises par le concessionnaire et de ses deniers, conformément aux lois qui régissent la matière. »

Vu notre arrêté du 5 Mai 1871, portant approbation du plan d'ensemble présenté par le docteur Strousberg, sous la date du 19 mars/9 avril 1871, pour la transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud, à Anvers, et déclarant d'utilité publique les travaux mentionnés dans la convention du 14 octobre 1869;

Vu le plan présenté par le docteur Strousberg et visé, sous la date du 23 décembre 1871, par Notre Ministre des travaux publics, plan indiquant les propriétés particulières que le concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud sollicite l'autorisation d'exproprier pour l'exécution des travaux que comporte sa concession;

Considérant que l'emprise de ces propriétés particulières est nécessaire pour permettre de créer, en conformité du plan d'ensemble approuvé par Notre arrêté du 5 mai 1871 et dans les conditions réclamées par l'intérêt général, les établissements maritimes dont l'exécution incombe au concessionnaire;

Vu les pièces constatant que les formalités prescrites par la loi du 27 mai 1870, sur les expropriations pour cause d'utilité publique, ont été accomplies;

Sur la proposition de Nos Ministres des finances et des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. Est déclarée d'utilité publique l'emprise des propriétés particulières indiquées par une teinte jaune sur le plan parcellaire visé par Notre Ministre des travaux publics sous la date du 23 décembre 1871 et reprises au tableau figurant en marge de ce plan. En conséquence, ces propriétés seront, au besoin, acquises par voie d'expropriation judiciaire, conformément à la législation en vigueur, à la diligence et aux frais du concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud, à Anvers.

Nos Ministres des finances et des travaux publics sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 24 juillet 1872.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des finances,

J. MALOU.

Le Ministre des travaux publics,

F. MONCHEUR.

Contrat du 22 Décembre 1873 entre la Compagnie Immobilière de Belgique et le Dr Strousberg.

L'an mil huit cent soixante-treize, le vingt-deux Décembre,

Par-devant Me Émile ROMMEL, notaire à Bruxelles, ont comparu :

A. Monsieur Jean-Pierre BARBANSON, directeur à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, demeurant à Bruxelles, rue de Namur, no 20, et Monsieur Victor LIMAUGE, propriétaire demeurant en la même ville, rue Marie-Thérèse, no 16.

« Le premier, administrateur-président, le second, directeur de la Compagnie Immobilière de „ Belgique, société anonyme ayant son siége à Bruxelles, agissant en leurs dites qualités pour „ et au nom de cette Compagnie ; »

De première part,

Et *B* Monsieur Béthel-Henry STROUSBERG, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Berlin ;

De seconde part,

Lesquels ont déclaré ce qui suit :

Article premier. — Monsieur Strousberg promet de vendre à la Compagnie Immobilière de Belgique, ou apporter en société, comme il sera dit à l'article 3 ci-après, au choix de la Compagnie Immobilière, par actes à passer à la première demande et aux frais de celle-ci, mais avant le premier janvier mil huit cent soixante-treize, toutes les propriétés sans exception, du domaine de la guerre de la place d'Anvers que le démantèlement de la citadelle du Sud a rendues et rendra disponibles, avec tous les avantages et toutes les charges résultant de la convention avenue entre l'État belge et M. Strousberg, le quatorze Octobre mil huit cent soixante-neuf, approuvée par la loi du dix Février mil huit cent soixante-dix et réalisée en forme authentique suivant acte passé devant Me DE COCQUIEL, notaire à Bruxelles, le douze Février mil huit cent soixante-dix, transcrit au bureau des hypothèques, à Anvers, le vingt-huit du même mois, volume 885, numéro 33.

Une expédition de l'acte précité du douze Février mil huit cent soixante-dix demeurera annexée aux présentes.

Art. 2. — Dans le cas où il serait fait usage de la promesse de vente ci-dessus consentie,

la Compagnie aurait à rembourser à M. Strousberg les sommes versées par lui à l'État, augmentées des intérêts à cinq pour cent l'an, sur ces sommes depuis les dates de versement jusqu'à la passation de l'acte de vente, plus une somme de cent cinquante mille francs représentant les faits d'études déboursés par M. Strousberg; mais il est convenu que l'ensemble de ces diverses sommes ne serait exigible par M. Strousberg que dans les six mois, à partir du jour où la Compagnie Immobilière accepterait la promesse de vente. Et si, pendant ces six mois, la Compagnie Immobilière constituait une Société pour la revente et l'exploitation des terrains de la citadelle du Sud, dans les conditions de la convention du quatorze Octobre mil huit cent soixante-neuf, soit telle qu'elle existe, soit avec des modifications, la Compagnie Immobilière aurait le droit de payer à M. Strousberg les sommes lui revenant, soit en argent, soit en actions de la Société à constituer, étant entendu que les actions à lui remettre ne jouiraient que des droits attribués par l'article trois ci-après aux actions ordinaires de la Société, les actions de la Compagnie Immobilière étant privilégiées. La Compagnie devrait, en outre, verser au Trésor le solde du prix de vente restant dû à l'État en principal et intérêts.

Art. 3. — Dans le cas où il serait fait usage de la promesse d'apport consentie par M. Strousberg, l'apport serait subordonné aux conditions suivantes :

1. — La Société serait constituée sous la forme anonyme, d'après les statuts à arrêter par la Compagnie Immobilière de Belgique.

2. — Le capital social serait représenté par deux catégories d'actions : des actions ordinaires et des actions privilégiées.

3. — Les bénéfices nets annuels seraient répartis comme il suit : cinq pour cent par privilége sur le capital versé des actions privilégiées ; cinq pour cent ensuite sur le capital des actions ordinaires émises ; le surplus, déduction faite des sommes à affecter au fonds de réserve et des tantièmes à allouer aux administrateurs, censeurs et directeurs, conformément à ce que les statuts détermineront à cet égard, serait partagé au marc le franc du capital appelé des actions privilégiées et du capital émis des actions ordinaires.

4. — Dans le cas où les bénéfices nets d'une année seraient insuffisants pour donner aux actions privilégiées 5 p. % d'intérêt, le déficit serait prélevé sur le fonds de réserve, et en cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices de l'exercice ou des exercices subséquents, avant toute répartition aux actions ordinaires.

5. — Lors de la liquidation, ou avant cette époque, si dans le cours de l'existence de la Société, celle-ci amortissait annuellement une fraction de son capital social, à raison de ventes opérées, les actions privilégiées seraient remboursées en première ligne, les actions ordinaires le seraient ensuite et le solde serait réparti au prorata de toutes les actions privilégiees et ordinaires.

6. — Les amortissements successifs opérés dans le cours de l'existence de la Société sur les actions tant privilégiées qu'ordinaires, seraient représentés par des actions de jouissance, qui participeraient au même titre que les autres actions dans les bénéfices nets de la Société au delà de l'intérêt à cinq pour cent sur le capital non amorti.

7. — En payement de son apport, M. Strousberg recevrait des actions ordinaires de la Société à constituer, pour une somme représentant les versements faits par M. Strousberg à l'Etat belge, avec les intérêts à cinq pour cent l'an sur ces sommes depuis les dates de versement jusqu'à celle de la création de la Société et les frais d'études déboursés par M. Strousberg, ces derniers s'élevant à cent cinquante mille francs. La Compagnie Immobilière toucherait toutefois lesdites actions, directement pour compte de M. Strousberg, et les conserverait jusqu'à constitution par celui-ci du nantissement régulier dont il sera parlé ci-après.

8. — Les actions privilégiées seraient émises au pair jusqu'à concurrence des sommes restant à payer à l'Etat en vertu de la convention du quatorze Octobre mil huit cent soixante-neuf et des dépenses de quelque nature qu'elles soient pour travaux ou autres à faire du chef des opérations de la Société, soit en exécution de ladite convention, soit en exécution de toute autre convention que la Compagnie Immobilière est par les présentes autorisée à faire avec l'Etat belge.

9. — Toutes les autres conditions et stipulations à insérer dans les statuts de la Société à constituer seraient arrêtées par la Compagnie Immobilière, de Belgique seule, comme elle le jugerait utile.

Art. 4. — M. Strousberg autorise par les présentes la Compagnie Immobilière de Belgique à apporter de concert avec l'Etat belge et sans préjudice à la promesse de vente ou d'apport en société, telles modifications qu'elle jugera convenable à la convention précitée du quatorze Octobre mil huit cent soixante-neuf; à la remplacer même dans toutes ses clauses et conditions et à cet effet, de même que pour faire apport, soit provisoirement, soit définitivement dans la Société dont il est parlé ci-dessus, de la convention du quatorze Octobre mil huit cent soixante-neuf, modifiée ou remplacée suivant ce qui sera arrêté à cet égard entre l'Etat et la Compagnie Immobilière. M. Strousberg confère, par les présentes, à la Compagnie Immobilière, ou aux délégués de celle-ci, tous pouvoirs généralement quelconques, et notamment aux fins de passer tous actes sous seing privé ou authentiques nécessaires, avec élection de domicile chez M. Henri-Gilles Hautermann, rue des Palais, numéro cent quarante-quatre, à Schaerbeeck.

Ces pouvoirs ne pourront être révoqués par M. Strousberg avant le premier Janvier mil huit cent soixante-seize, M. Strousberg s'interdisant de la manière la plus formelle et la plus absolue, sous peine de tous dommages-intérêts, de rien faire qui, directement ou indirectement, pourrait porter la moindre atteinte auxdits pouvoirs ou à la réalisation de la promesse de vente ou d'appôrt en Société, et mettrait la Compagnie Immobilière dans l'impossibilité d'user de ses droits dans toute leur étendue, et notamment il ne pourra se prévaloir d'un apport provisoire en Société pour refuser, le cas échéant, d'exécuter la promesse de vente.

Art. 5. — En cas de contravention quelconque aux engagements pris relativement à la promesse de vente ou d'apport en Société ou d'atteinte aux pouvoirs donnés en vertu des présentes par M. Strousberg, celui-ci reconnaît, dès à présent, à la Compagnie Immobilière de Belgique le droit de réclamer de ce chef le payement d'une somme de cinq millions de francs, qu'il s'oblige à payer à la Compagnie sans pouvoir élever de ce chef la moindre contestation.

En garantie du payement de cette somme, M. Strousberg hypothèque spécialement au profit de la Compagnie Immobilière de Belgique, tous les biens décrits au § IX de l'article sept ci-après, acquis par M. Strousberg de l'Etat Belge, suivant acte du douze Février mil huit cent soixante-dix, passé devant Me de Cocquiel, notaire à Bruxelles.

Art. 6. — M. Strousberg déclare révoquer les pouvoirs par lui conférés à MM. Henri-Gilles Hautermann, propriétaire, demeurant à Schaerbeck, rue des Palais, nº 144, et Johann-Heinrich Lueppe Siemsen, ingénieur, demeurant à Berlin, suivant acte passé devant Me Emile Rommel, notaire à Bruxelles, le sept Octobre mil huit cent soixante-treize.

Cette révocation sera signifiée à M. Hautermann et Siemsen, aux frais de M. Strousberg.

Art. 7. — En compensation du droit accordé à la Compagnie Immobilière de Belgique par M. Strousberg de réaliser éventuellement les stipulations qui précèdent, les parties ont fait ensuite la convention suivante à laquelle la Compagnie Immobilière n'a consenti qu'en raison des stipulations qui précèdent.

1. — La Compagnie Immobilière ouvre à M. Strousberg un crédit par compte courant de quinze cent mille francs.

Elle consent à lui faire des avances jusqu'à concurrence de cette somme moyennant un un préavis de cinq jours.

II. — Le compte courant sera arrêté au trente Juin et au trente et un Décembre de chaque année et le solde reporté à nouveau, et pour la première fois le 30 Juin prochain.

Le compte sera calculé à l'intérêt annuel de cinq pour cent lorsque la Compagnie sera créancière : celle-ci ne devra pas d'intérêts lorsque le crédité sera en avance.

Il sera, en outre, perçu par la Compagnie, lors de chaque arrêté de compte, à quelque époque qu'il ait lieu, une commission fixe d'un demi pour cent sur la plus forte colonne de compte, y compris le solde du semestre précédent.

Cette commission ne pourra porter sur une somme moindre que le montant de l'ouverture du crédit lors du précédent arrêté de compte.

M. Strousberg devra verser intégralement les intérêts et commission échus dans les caisses de la Compagnie, à la fin de chaque semestre.

Le taux de la commission pour le semestre écoulé sera augmenté d'un quart pour cent si cette obligation n'est pas remplie dans les huit jours de l'échéance.

III. — Le crédit prendra fin le premier janvier mil huit cent soixante-seize.

IV. — Tous payements devront être fait au siége de la Compagnie.

V. — La créance de la Compagnie sera indivisible quant au capital et quant aux intérêts et à la commission avec les effets les plus étendus de l'indivisibilité. La Compagnie pourra notamment poursuivre, pour la totalité de ce qui sera exigible, chacun des représentants du débiteur, comme si chacun d'eux, était seul chargé de la dette.

VI. — M. Strousberg aura en tout temps le droit de mettre fin au crédit ou de le réduire, en en faisant la déclaration à la Compagnie et en payant intégralement, outre le solde du compte, ou la somme dont il entend diminuer le crédit, l'indemnité fixée par le § VIII ci-après; mais il est expressément stipulé que le remboursement total ou partiel ne portera aucune atteinte aux droits résultant pour la Compagnie des présentes, et notamment à la promesse de vente ou d'apport en société de même qu'au mandat conféré à la Compapnie.

Pour la perception des droits d'enregistrement sur la commission stipulée au § II ci-dessus, les parties évaluent à un an la durée probable du crédit.

VII. — Nonobstant la disposition du § III ci-dessus, le crédit prendra fin et le solde du compte sera exigible :

a. Dans le cas où d'après la loi un prêt est exigible avant terme;

b. Dans le cas où une somme exigible ne serait pas payée dans le mois de l'échéance, et ce sans qu'il soit besoin de mise en demeure;

c. S'il apparaissait que M. Strousberg n'est pas propriétaire de tous les immeubles hypothèqués, qu'il existe des charges réelles non déclarées, ou si une action tendante à lui enlever ces immeubles, en tout ou en partie, était dirigée contre lui.

d. Si un entrepreneur, architecte, maçon ou autre ouvrier fait dresser le procès-verbal dont parle l'article vingt-sept, numéro cinq de la loi du seize décembre mil huit cent cinquante et un.

VIII. — A quelque époque que le crédit prenne fin, le compte sera arrêté en y portant la commission, et le prorata des intérêts; le solde en sera immédiatement exigible et donnera lieu à un intérêt de 6 p. %, jusqu'au payement effectif.

Si, pour une cause quelconque, le crédit prend fin en dehors du cas prévu par le paragraphe III ci-dessus, ou se trouve réduit, il sera payé à la Compagnie une indemnité d'un demi pour cent sur le montant du crédit ou sur la somme dont le crédit se trouvera diminué.

IX. — Pour sûreté et garantie des sommes qui seront dues par suite du présent contrat, tant en principal qu'en intérêts, indemnités, commission, prime d'assurance, déboursés et autres, M. Strousberg hypothèque spécialement au profit de la Compagnie Immobilière de Belgique : tous les terrains et bâtiments militaires dont se composent les propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers, que le démantélement de la citadelle du Sud a rendus et doit rendre disponibles, savoir :

a. L'arsenal de guerre et la batterie St-Michel.

b. La citadelle du Sud avec son esplanade et la lunette de Kiel, y compris la digue de l'Escaut, jusqu'au niveau de la marée basse.

c. La partie restante du terrain de la lunette St-Laurent et de la branche de la nouvelle enceinte y attenante.

Ces propriétés, délimitées par un liséré jaune au plan annexé à l'acte de vente passé devant Me de Cocquiel, notaire à Bruxelles, le douze février mil huit cent soixante-dix, transcrit au bureau des hypothèques à Anvers. le vingt-huit du même mois, volume 885, n° 33, sont d'une contenance de quatre-vingt-dix-huit hectares, quinze ares soixante centiares.

Elles ont été acquises par M. Strousberg, de l'État belge, en vertu de l'acte de vente précité, passé devant de Me de Cocquiel, notaire à Bruxelles, le douze février mil huit cent soixante-dix.

L'hypothèque ci-dessus, consentie et acceptée pour et au nom de la Compagnie Immobilière de Belgique, par Messieurs Barbanson et Limauge prénommés, agissant en vertu des pouvoirs par délégation leur confiés par le conseil d'administration de la Compagnie, suivant acte passé devant Me de Doncker, notaire à Bruxelles, le sept juin mil huit cent soixante-douze, dont une expédition est demeurée annexée à un acte reçu par le notaire soussigné, le trente et un décembre mil huit cent soixante-douze.

M. Strousberg déclare que ces biens lui appartienneut en pleine et entière propriété et ne sont gravés d'aucune autre charge que de l'inscription d'office prise au profit de l'État belge, pour sûreté du solde du prix de vente desdits biens.

X. En cas de constitution de la Société dont il est parlé plus haut, la Compagnie Immobilière ne pourra être tenue de donner mainlevée de l'inscription à prendre à son profit en vertu du paragraphe IX ci-dessus, qu'après constitution d'un nantissement régulier pour sûreté du crédit présentement ouvert, sur toutes les actions de la Société nouvelle attribuées à Monsieur Strousberg en représentation de son apport.

XI. Le montant du crédit sera à la disposition de M. Strousberg, sur la production faite d'un certificat constatant que, depuis la mise en vigueur de la loi du seize décembre mil huit cent cinquante et un jusqu'à la date du jour qui suivra l'inscription de l'hypothèque ci-dessus consentie, il n'a été fait aucune transcription à l'égard des biens hypothéqués autre que celle des actes établissant le droit actuel de propriété du crédité auxdits biens, et qu'il n'existe à l'égard des mêmes biens, contre le crédité et tous les précédents propriétaires, aucune inscription autre que celle ci-dessus déclarée, primant celle à prendre en vertu du présent acte, en faveur de la Compagnie Immobilière de Belgique.

XII. — Tout déboursé que devrait faire la Compagnie pour garantir ou exercer ses droits, frais de poursuite et de subrogation, droits proportionnels d'enrégistrement et d'inscription, honoraires, démarches ou autres, lui seront remboursés avec les intérêts à six pour cent l'an.

Cette obligation est, sans préjudice aux priviléges légaux, garantie par l'hypothèque ci-dessus pour une somme de trente mille francs en principal.

XIII. — M. Strousberg s'oblige à payer le solde du compte auquel provision sera due, tel qu'il sera dressé par la Compagnie à la fin du crédit; aucune contestation ne pourra arrêter ou suspendre les poursuites, lesquelles pourront être faites en vertu de la grosse du présent contrat.

A défaut d'exécution des engagements de M. Strousberg la Compagnie aura le droit, si elle le juge convenable, de faire vendre les biens hypothéqués dans la forme des ventes volontaires. conformément aux articles quatre-vingt-dix et suivants de la loi du quinze août mil huit cent cinquante-quatre, avec dispense de toute formalité que la loi autorise à supprimer.

Art. 8. — Pour l'exécution des présentes, les parties élisent domicile attributif de juridiction : la Compagnie Immobilière de Belgique à son siége social, et Monsieur Strousberg, pour toutes les communications et notifications qu'il pourrait y avoir lieu de lui faire en raison de l'une ou l'autre stipulation du présent acte, en la demeure de M. Hautermann, rue des Palais, numéro cent quarante quatre, à Schaerbeek.

Art. 9. — Tous les frais et droits quelconques à résulter du présent acte, y compris le coût des inscriptions à prendre, sont à charge de M. Strousberg.

Dont acte fait et passé à Bruxelles, en présence des sieurs Pierre Vandersteen et Jean Roobaert, demeurant et domicilés à Bruxelles, témoins qui ont signé avec les comparants et le notaire, lecture faite.

Signé : J. Barbanson, V. Limauge, Dr Strousberg, Roobaert. Vandersteen, E. Rommel.

Enregistré à Bruxelles Sud le vingt-deux décembre 1873, vol. 638, fol. 27, recto, case 3, quatre rôles et trois renvois.

Reçu pour convention (promesse de vente non acceptée)	2 20
— pouvoir	2 20
— révocation de pouvoir	2 20
— obligation	195 »
— crédit	8,910 »
Ensemble neuf mille cent onze francs soixante centimes	9,111 60

Le receveur intérimaire,
(*signé*) AMORY.
Pour extrait conforme :
E. ROMMEL.

Convention du 10 janvier 1874 entre le ministre des finances et la Compagnie Immobilière.

Entre l'Etat belge, représenté par M. Jules Malou, ministre des finances, d'une part,

Et la Compagnie immobilière de Belgique, société anonyme ayant son siége à Bruxelles, ici représentée par son président M. Jean Barbanson et son directeur M. Victor Limauge, ladite compagnie agissant tant en nom personnel pour les engagements qu'elle prend, qu'au nom et pour compte de M. le docteur Strousberg, suivant procuration passée en acte authentique devant Me Rommel, notaire à Bruxelles, le 22 décembre 1873, et dont une expédition est ci-annexée, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La convention intervenue entre l'Etat belge et M. le docteur Strousberg sous la date du 14 octobre 1869, approuvée par la loi du 10 janvier 1870, est remplacée par les dispositions suivantes :

1. — L'Etat cède à M. le docteur Strousberg, au prix de 14 millions de francs, la propriété des terrains et des bâtiments militaires dont se composent les propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers, que le démantèlement de la citadelle du Sud doit rendre disponibles, savoir :

A. L'arsenal de guerre et la batterie Saint-Michel.

B. La citadelle du Sud avec son esplanade et la lunette du Kiel, y compris la digue de l'Escaut jusqu'au niveau de marée basse.

C. La partie restante du terrain de la lunette Saint-Laurent et de la branche de la nouvelle enceinte y attenante.

Ces propriétés, délimitée au plan *A* annexé à la présente convention par un liséré jaune, sont d'une contenance de 98 hectares 15 ares 60 centiares, après défalcation de 10 hectares nécessaires pour l'établissement de la gare et de ses dépendances, dont il sera parlé ci-après.

2. — L'acquéreur entrera en jouissance des terrains de la citadelle, comme il suit, savoir :

1° Pour tous les terrains teintés en vert au plan *A*. prérappelé, à partir du jour de la ratification des présentes par la législature.

2° Pour les terrains teintés de jaune et sous la lettre *A* audit plan, le 1er août 1874.

3° Pour les terrains teintés de bistre et sous la lettre *B* audit plan, le 1er octobre 1874.

4° Pour les terrains teintés de rouge et sous la lettre *C* audit plan, le 1er novembre 1874.

5° Pour les terrains teintés de violet et sous la lettre *D* audit plan, le 15 décembre 1874.

6° Pour les terrains teintés de rose et sous la lettre *E* audit plan, le 31 décembre 1874.

3. — Tous les terrains et constructions sont cédés tels qu'ils existent actuellement, aux risques et périls du cessionnaire, et quelle que soit la contenance des biens, à l'égard de laquelle les parties ne pourront former respectivement aucune réclamation.

Tous les ouvrages de fortification seront démolis, et les terrains, y compris ceux réservés pour la gare et ses dépendances, seront nivelés par l'acquéreur et à ses frais.

Le niveau des terrains à bâtir, pourra toutefois être établi à une côte inférieure à celle des rues avoisinantes, mais sans que la différence puisse excéder deux mètres.

L'Etat se réserve la propriété des baraques de la pyrotechnie, ainsi que du mobilier et des machines des divers bâtiments militaires, qu'ils soient ou non placés à demeure.

Quant aux installations existantes dans le chantier Cockerill, l'acquéreur remboursera à l'Etat les sommes que celui-ci a payées pour le rachat de ces installations, et les frais faits de ce chef.

4. — L'acquéreur proposera, dans les six mois de la date à laquelle les présentes deviendront définitives, un projet d'ensemble de transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud.

Ce projet indiquera le tracé des rues et places à ouvrir, l'emplacement d'un bassin de batelage de quatre hectares environ de superficie, et d'un pont à établir sur l'Escaut à l'extrémité amont des terrains de la citadelle, le tracé depuis la batterie Saint-Michel jusqu'à 200 mètres environ en amont et au delà du pont, d'un quai à l'Escaut bordé de hangars-entrepôts, et enfin l'emplacement d'une gare de chemin de fer comprenant 10 hectares de superficie avec ses dépendances.

Le plan *B* annexé à la présente convention indique les dispositions d'ensemble dans la limite desquelles le projet définitif devra se maintenir.

Le Roi statuera sur le projet, l'administration communale et la députation permanente entendues.

5. — Les travaux des rues et places du bassin de batelage, des hangars-entrepôts et du quai à l'Escaut, de même que la culée du pont à la rive droite du fleuve, la rampe d'accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle, seront exécutés par et aux frais de l'acquéreur, conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée.

La création du bassin du batelage suppose la suppression des canaux des Brasseurs, Saint-Pierre, au charbon et Saint-Jean, et il est entendu que, pour les cas où la suppression de trois au moins de ces canaux ne serait pas, dans les six moins à dater des présentes, décidée pour être faite dans le délai de quatre ans, le concessionnaire aurait la faculté de ne pas construire ou de supprimer le bassin du batelage, l'emplacement dudit bassin restant dès lors à à la libre disposition du concessionnaire.

Les terrains à gagner sur l'Escaut, par suite de la construction du quai, d'après le tracé à déterminer par le gouvernement, seront la propriété du concessionnaire.

L'arsenal de guerre sera, lorsque le concessionnaire le demandera, érigé en entrepôt franc, d'après les principes généraux consacrés par la loi du 4 mars 1846; en ce cas le bloc de terrain figuré sous la lettre *A* au plan *B* précité, formera l'enclos de l'entrepôt franc.

La gare de chemin de fer pour voyageurs et marchandises sera établie par et aux frais de l'Etat sur les dix hectares réservés à cet effet. L'Etat établira également à ses frais le réseau des voies ferrés nécessaires au service du bassin de batelage et du quai à l'Escaut, de même que les voies reliant la gare aux réseaux de l'Etat et des Flandres.

L'Etat construira aussi à ses frais le pont avec ses deux murs en aîle à la rive gauche du fleuve, ainsi que les rampes d'accès au pont sur la même rive. Ce pont aura une voie pour charrettes et voitures, une voie pour piétons et un passage à une ou deux voies de chemin de fer.

Les travaux incombant à chacune des parties contractantes seront entamés en même temps et poursuivis sans désemparer.

Il est entendu què le concessionnaire ne sera pas responsable des affouillements ensablements ou autres détériorations qui pourraient survenir au fleuve ou aux quais existants, à raison de la construction du mur de quai à la citadelle.

6. L'exploitation du bassin de batelage, des quais et des hangars-entrepôts se fera par et au profit exclusif du concessionnaire, qui aura aussi la faculté d'opérer la manutention des marchandises.

Les droits de navigation, tels qu'ils sont fixés par le règlement approuvé par l'arrêté royal du 21 juillet 1863, seront perçus par et au profit du concessionnaire, tant pour les navires abordant au quai que pour ceux qui chargeraient ou déchargeraient en rade devant le quai de la citadelle.

Les tarifs pour la perception d'autres taxes seront soumis à l'approbation préalable du gouvernement, qui devra se prononcer dans les trois mois.

Le tarif une fois arrêté ne pourra être réduit que du consentement du concessionnaire, et ce tarif devra être appliqué d'une manière uniforme pour tous les navires abordant au quai à l'Escaut, depuis l'écluse du Kattendyck jusqu'à l'extrémité amont du quai de la citadelle.

7. — A valoir sur le prix de quatorze millions fixé à l'article 1er ci-dessus, l'acquéreur a antérieurement versé au trésor la somme de 3,150,285 fr. 26 c.

Le solde de	fr.	10,849,714,74
plus les intérêts arriérés dus à ce jour au trésor par M. Strousberg, s'élevant à	»	215,513,21
Ensemble.	fr.	11,065,227,95
moins les recettes faites par l'Etat au profit de M. Strousberg pour la location du chantier Cockerill	»	12,713,51
Soit.	fr.	11,052,514,44

seront payés par l'acquéreur en cinq ans, et par cinquièmes d'année en année, à l'intérêt de 3 p. c. l'an, le premier cinquième étant exigible le 31 décembre 1874 et le dernier le 31 décembre 1878.

8. — Les propriétés particulières hachurées en rouge au plan *B* précité et dont il y aurait nécessité de disposer pour assurer l'exécution des travaux mentionnés dans la présente convention seront, après déclaration d'utilité publique, acquises par le concessionnaire, de ses deniers, conformément aux lois qui régissent la matière.

Toutes conventions contraires aux présentes, et en dehors de celles-ci, qui auraient été contractées par M. Strousberg, seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 2. — La compagnie immobilière de Belgique, conjointement avec M. Strousberg, s'oblige à constituer endéans l'année 1874, une société anonyme ayant pour but la construction et l'exploitation d'établissements maritimes et autres à Anvers, et notamment la transformation des terrains de la citadelle du Sud, dans les conditions définies à l'article 1er qui précède.

La société sera constituée en vertu d'une loi spéciale qui déterminera les bases essentielles des statuts.

M. Strousberg fera apport dans la société de la convention avec l'État Belge faisant l'objet de l'Article 1er ci-dessus et qui remplace la convention du 14 octobre 1869.

La Compagnie Immobilière apportera le capital numéraire nécessaire pour solder les sommes dues à l'Etat par M. le docteur Strousberg et effectuer les travaux de transformation des terrains de la citadelle du Sud, ainsi que pour toutes les dépenses, de quelque nature qu'elles soient, à faire du chef des opérations de la société.

Le capital social sera représenté par deux catégories d'actions, savoir: des actions ordinaires et des actions privilégiées. Il y aura en outre des actions de jouissance en nombre égal à celui des actions privilégiées et des actions ordinaires.

La société pourra émettre des obligations à lots à concurrence de 15 millions de francs, d'après le plan qui devra être préalablement approuvé par le gouvernement.

Les bénéfices nets annuels seront répartis comme il suit: 5 p. c. par privilège sur le capital versé des actions privilégiées.

5 p. c. ensuite sur le capital des actions ordinaires émises.

Le surplus, déduction faite des sommes à affecter au fonds de réserve et des tantièmes à allouer aux administratenrs, censeurs et directeurs, conformément à ce que les statuts détermineront à cet égard, sera réparti entre toutes les actions de jouissance.

Dans le cas où les bénéfices nets d'une année seraient insuffisants pour donner aux actions privilégiées 5 p. c. d'intérêt, le déficit serait prélevé sur le fonds de reserve, et en ce cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices de l'exercice ou des exercices subséquents, avant toute répartition aux actions ordinaires.

Lors de la liquidation, ou avant cette époque, si dans le cours de l'existence de la société, celle-ci amortissait une fraction de son capital social à raison des ventes opérées, les actions privilégiées seront remboursées en première ligne, les actions ordinaires le seront ensuite, et le solde sera réparti entre toutes les actions de jouissance.

Il est entendu que l'intérêt à 5 p. c. cessera de courir pour les amortissements opérés sur les actions privilégiées ou ordinaires.

Art. 3. — En compensation des dépenses à faire par l'Etat du chef de la construction du pont sur l'Escaut, des murs en aile à la rive gauche du fleuve et de la rampe donnant accès aux terrains de la Tête de Flandre, l'Etat recevra un nombre d'actions ordinaires de la société, égal en capital au montant des déboursés qui résulteront de la mise en adjudication publique des travaux, sans que toutefois ce capital puisse être supérieur à quatre millions et demi de francs, moins le coût de la culée du pont à la rive droite, et des rampes donnant accès au pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle.

L'État recevra en outre un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions ordinaires qui lui seront remises.

Les deux catégories d'actions seront délivrées à l'État lorsque le prix du pont sera fixé, mais l'État n'aura droit à l'intérêt sur les actions ordinaires que lorsque le pont sera livré à la circulation.

M. Strousberg recevra pour le remboursement en principal et intérêts des sommes qu'il à payées à l'État belge et de tous frais quelconques, ainsi que pour l'apport de sa convention, un nombre d'actions ordinaires de la société égal en capital au montant des sommes qu'il a payées à l'Etat, avec les intérêts à 5 p. c. sur ces sommes jusqu'au jour de la constituton de la société, et des dépenses d'études qu'il a faites jusqu'à ce jour et s'élevant à cent cinquante mille francs. M. Strousberg recevra en outre un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions ordinaires qui lui seront remises.

La Compagnie immobilière de Belgique recevra, pour le capital numéraire qu'elle apportera, en vertu de l'article 2, une somme équivalente en actions privilégiées et un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions privilégiées.

Art. 4. — Il est entendu que la société pourra en tout temps obtenir la mainlevée partielle de l'hypothèque et du privilége inscrits au profit de l'État belge, pour sûreté des sommes restant dues à celui-ci, en versant au trésor, pour chaque parcelle à dégrever, la somme par mètre carré qui sera indiquée par un plan de lotissement à arrêter ultérieurement, de telle manière que la superficie totale, d'après l'application des prix partiels, représente 14 millions. Les versements ainsi faits seront imputés sur le dernier terme restant dû. — La somme à payer par mètre carré pour obtenir la mainlevée sera réduite annuellement en proportion des payements effectués conformément au n° 7 de l'article 1er ci-dessus.

Art. 5. — Pendant un délai de six mois, à dater de la convention définitive à intervenir, l'État aura l'option de reprendre, soit pour les créer et exploiter lui-même, soit pour en concéder la création et l'exploitation à la ville d'Anvers, le bassin du batelage et le quai à l'Escaut.

En ce cas, les terrains du bassin du batelage (surface d'eau) et une bande de quarante-cinq mètres de largueur, mesurée du parement extérieur du mur de quai à construire le long de l'Escaut devant la citadelle du Sud, seront bonifiés à raison de quarante francs par mètre carré, et ce par imputation proportionnelle sur les payements du solde du prix principal.

S'il n'est pas fait usage de cette option, l'État pourra, à dater du 31 décembre 1897, racheter la concession du bassin du batelage et du quai avec toutes les installations y établies et appartenant à la société. Le prix de ce rachat sera établi en capitalisant à 5 p. c. le produit net moyen des trois dernières années, augmenté de 10 p. c. à titre de prime.

Toutefois, le capital à payer, prime comprise, ne pourra être inférieur au coût réel des travaux et installations.

Art. 6. — La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue si elle n'est pas ratifiée par la législature avant le trente et un mars prochain.

Art. 7. — Le présent acte et ceux qui seront nécessités par son exécution jusques et y compris l'acte constitutif de la société, seront enregistrés au droit fixe et affranchis de tout droit de mutation et de transcription.

Art. 8. — Pour l'exécution des présentes, la Compagnie immobilière de Belgique et M. Strousberg font élection de domicile attributif de juridiction, la Compagnie immobilière de Belgique à son siége social 2ª, Montagne du Parc, à Bruxelles, et M. Strousberg, 144, rue des Palais, à Schaerbeek, pour les communications et significations qu'il pourrait y avoir lieu de leur faire.

Fait à Bruxelles, en double original, le 10 janvier 1874.

J. MALOU.
J. BARBANSON.
V. LIMAUGE.

Convention du 16 Janvier 1874 entre le ministre des finances et le collége des bourgmestre et échevins d'Anvers.

Entre M. Jules Malou, ministre des finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres.

Et le collége des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville, et sous réserve de l'approbation du conseil communal.

A été dit et convenu ce qui suit :

Le gouvernement belge, ayant exprimé l'intention de proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'Etat, à l'administration communale de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820 que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.

Cette offre ayant été acceptée, les soussignés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord :

Art. 1er. — Les quais d'Anvers, entre l'écluse du Kattendyck et la batterie Saint-Michel, seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'Etat.

Il supportera aussi les dépenses des expropriations que l'exécution du plan rendrait nécessaires.

Il y aura, le long des quais reconstruits un mouillage à marée basse suffisant pour que les navires du plus fort tonnage puissent y accoster, au moins sur une étendue de mille mètres de la partie nord. Le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.

Le werf sera enlevé.

L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du conseil communal.

Art. 2. — L'Etat, moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte pour être gérés dans l'intérêt commun:

1° Les quais et leurs dépendances dans les limites indiquées au § 1er de l'article 1er, et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration ;

2° Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais:

3° Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles.

Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux et de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.

Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de ces terrains qui continueront de servir de voirie communale.

Art. 3. — A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée et que les pavages nécessaires y seront faits, elle sera remise à la ville, qui devra y installer à ses frais tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc. Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du gouvernement.

Art. 4. — Les dépenses de dragage du fleuve ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partielles des murs des quais, seront à la charge de l'État.

Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

Art. 5. — L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'administration communale ; il en percevra seul les péages ; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe, il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du gouvernement.

Art. 6. — Les recettes brutes de toute nature provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques seront partagés de la manière suivante :

1° La ville prélèvera:

A. Les frais de gestion et de surveillance. Le tantième de ces frais sera établi, à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues, et auront été bonifiées à la ville.

B. Une somme annuelle de 100,000 francs, moyennant laquelle elle pourvoira aux frais de police, d'entretien et de renouvellement des pavages, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge aux termes du présent contrat.

2° Le surplus sera réparti entre l'État et la ville, au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

Art. 7. — Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la cour des comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

Art. 8. — La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager.

Le gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler, soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.

Art. 9. — Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le gouvernement.

Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.

Art. 10. — L'article 6 relatif au partage des recettes brutes sera applicable à dater du 1er Janvier qui suivra la remise à la ville de mille mètres de quais pour être mis en service, mais seulement pour cette partie et pour la partie correspondante à la rade.

Art. 11. — Après la quarantième année à partir de la mise en service de la totalité des quais reconstruits, le présent contrat pourra être dénoncé de part et d'autre, d'année en année, moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.

Art. 12. — A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais, l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés aux frais de l'Etat, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage.

Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits par suite du comblement des canaux, seront à la charge de la ville.

Art. 13. — La ville aura, pendant les six mois qui suivront le jour où le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le ministre des finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette compagnie la construction et l'exploitation tant du bassin de batelage à construire dans les terrains de la citadelle du Sud, que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

Art. 14. — Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

Art. 15. — Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le 16 janvier 1874.

J. MALOU.
Léopold DE WAEL.
Jacques CUYLITS.
Ferd. VANDER TAELEN.
J. LEFEBVRE.
E. ALLEWAERT.

Convention du 12 mars 1874, entre la Ville d'Anvers et la Compagnie Immobilière de Belgique.

Entre le Collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation des autorités compétentes, d'une part :

Et la Compagnie Immobilière de Belgique, Société anonyme établie à Bruxelles, représentée par son Président M. Jean Barbanson et son Directeur M. Victor Limauge, d'autre part :

Il a été dit et convenu ce qui suit :

1° La Compagnie Immobilière de Belgique cède à la ville d'Anvers la moitié des actions privilégiées de la Société du Sud d'Anvers qui seront émises lors de la constitution de la Société, déduction faite de quinze cents actions dont la Compagnie Immobilière disposera en faveur des administrateurs et commissaires de la Société du Sud d'Anvers.

2° La ville d'Anvers s'engage, pour le cas où elle voudrait aliéner par la suite tout ou partie des actions qui lui sont présentement cédées, à offrir à la Compagnie Immobilière de Belgique la préférence pour la reprise des actions à aliéner. La Compagnie Immobilière devra se prononcer dans les huit jours des offres qui lui seraient faites.

La Compagnie Immobilière conservera son droit de préférence aussi longtemps que les actions de la Société du Sud resteront la propriété de la ville d'Anvers. Celle-ci ne serait donc pas dégagée de l'obligation qu'elle contracte en vertu du présent article, dans le cas où, après avoir offert à la Compagnie Immobilière d'user de son droit de préférence, elle n'aliénerait pas au profit d'un tiers, dans le délai de huit jours à dater du refus de la Compagnie, les actions pour lesquelles elle aurait offert l'option à la Compagnie Immobilière, toute aliénation postérieure devant être précédée d'une nouvelle option au profit de cette Compagnie.

3° Dans le cas où le conseil d'administration de la Société du Sud d'Anvers ne se composerait que de sept membres, de même que le conseil des commissaires, la ville d'Anvers aurait la faculté de désigner trois personnes de son choix pour faire partie du premier conseil d'administration nommé par les statuts, et trois autres personnes pour faire partie du premier conseil des commissaires.

La Compagnie Immobilière aura le droit de nommer les autres administrateurs et commissaires; si le conseil d'administration se composait de neuf membres, de même que le conseil des commissaires, la ville d'Anvers aurait la faculté de désigner quatre personnes de son choix pour faire partie du premier conseil d'administration, et quatre autres personnes pour faire partie du premier conseil des commissaires, la Compagnie Immobilière désignant toujours les autres administrateurs et commissaires.

Les actions que les administrateurs et commissaires désignés par la ville d'Anvers devront posséder aux termes des statuts seront prélevées sur les quinze cents actions réservées par la Compagnie Immobilière.

La Compagnie Immobilière de Belgique aura toujours le droit d'être représentée en majorité dans le conseil d'administration et dans le conseil des commissaires de la Société. Pour atteindre ce résultat, à défaut de stipulation spéciale dans les statuts, la ville d'Anvers s'engage à donner le concours de ses voix à la Compagnie dans les Assemblées générales appelées à nommer des administrateurs et des censeurs. La Compagnie Immobilière de son côté s'engage à donner le concours de ses voix à la ville d'Anvers, afin que celle-ci soit représentée par trois ou quatre membres dans chacun des conseils de la Société, selon que le nombre des membres de chacun de ces conseils sera de sept ou de neuf, mais pour autant que la ville d'Anvers conserve dans la Société la participation qui lui est présentement cédée par la Compagnie Immobilière.

4° La Compagnie Immobilière de Belgique fera auprès du Gouvernement les démarches nécessaires pour que l'article 24 des statuts projetés de la Société du Sud d'Anvers, soit modifié dans ce sens, que le renouvellement du premier conseil d'administration ne commencera qu'à l'expiration de la sixième année sociale.

5° La ville d'Anvers s'oblige à opérer à ses frais exclusifs, dans un délai de six ans à dater de la constitution de la Société, l'élargissement de la ruelle du Livre sur une largeur de douze mètres au moins dans toute la longueur de cette rue.

La ville d'Anvers s'engage aussi à opérer à ses frais le prolongement du boulevard de l'Industrie sur les terrains qui lui appartiennent, jusque contre les terrains de la citadelle du Sud : ce prolongement devra être exécuté dans l'année à partir de la constitution de la Société.

6° La ville d'Anvers s'engage enfin à consacrer une somme de cinq millions de francs au moins, en prêts à consentir en faveur d'acquéreurs des terrains de la Société du Sud d'Anvers. Ces prêts seront remboursables en soixante-six annuités de cinq pour cent chacune, amortissement compris, et ils s'effectueront aux mêmes conditions que celles consenties par la ville de Bruxelles pour les terrains des nouveaux boulevards.

La ville s'engage en outre à faire à la Société, si celle-ci le demande, des avances jusqu'à concurrence d'une somme de cinq millions de francs, remboursables en soixante-six annuités de quatre et demi pour cent chacune, amortissement compris.

En garantie de ces dernières avances, la Société du Sud d'Anvers devra fournir en nantissement à la ville d'Anvers, des obligations ordinaires de la Société à concurrence des sommes avancées par la ville.

La présente est subordonnée à la ratification par les Chambres de la convention conclue entre l'État et la Compagnie Immobilière de Belgique sous la date du dix janvier dernier.

Fait en double à Anvers le douze mars 1800 soixante-quatorze.

Léopold de WAEL.
Jacq. CUYLITS.
F. VANDERTAELEN.
Joseph LEFEBVRE.
Ev. ALLEWAERT.

J. BARBANSON.
Président,
V. LIMAUGE.
Directeur.

Convention additionnelle du 14 Mars 1874 entre le ministre des Finances et la Ville d'Anvers.

Entre M. Jules MALOU, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres législatives;

Et le collége des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation du conseil communal;

A été faite la convention additionelle suivante, pour régler dès à présent l'exercice en commun du droit d'option réservé par l'article 13 du contrat conclu entre parties le 16 janvier 1874, et par l'article 5 de celui du 10 du même mois, conclu entre l'État et la Compagnie Immobilière de Belgique.

Art. 1er — Aussitôt que ces contrats seront approuvés par les Chambres, l'État exercera pour compte commun l'option réservée par les deux premiers paragraphes de l'article 5 précité.

Art. 2. — Les dispositions de la convention du 16 janvier seront appliquées au quai à construire par l'État et à outiller par la ville.

Art. 3. Pendant les trois mois qui suivront l'approbation par les Chambres des contrats des 10 et 16 janvier, la ville d'Anvers pourra, à son choix, ou réclamer que l'État construise également le bassin du batelage, on déclarer qu'elle le construira à ses frais et en payera le terrain (surface d'eau).

Dans le premier cas, le bassin du batelage et les quais qui l'entoureront seront aussi placés sous le régime de la convention du 16 janvier.

Dans le second cas, la ville percevra à son profit exclusif les droits et revenus provenant de ce bassin et des quais dont il sera bordé.

Art. 4. — Les nouveaux avantages pour l'achat des terrains que l'État stipulerait en usant de l'option, profiteront à la ville, à concurrence d'un tiers, si elle se charge de la construction du bassin du batelage.

Art. 5. — Si la présente convention est ratifiée, la somme de cent mille francs mentionnée à l'article 6 (no 1o litt. *b*) de la convention du 16 janvier 1874, sera portée à cent cinquante mille francs.

Art. 6. Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal avant le 31 mars courant, et par les Chambres législatives avant le 30 avril prochain.

Le délai de ratification de la convention du 16 janvier en ce qui concerne l'État, est prorogé jusqu'au 30 avril prochain.

Fait en double à Bruxelles le quatorze mars 1800 soixante-quatorze.

J. MALOU.
Léopold DE WAEL.
Jaques CUYLITS.
Ferd. VANDER TAELEN.
J. LEFEBVRE.
E. ALLEWAERT

Convention du 14 mars 1874, entre la Compagnie Immobilière et le Dr. Strousberg, relative au rachat de ses actions.

Entre la Compagnie Immobilière de Belgique, Société anonyme établie à Bruxelles, ici représentée par son Président M. J. Barbanson et son Directeur M. V. Limauge, d'une part,

Et M. le docteur H. Strousberg, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Berlin, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. M. le docteur Strousberg cède à la Compagnie Immobilière de Belgique 7,290 actions, disons sept mille deux cent nonante actions ordinaires de cinq cents francs chacune, et 7,290 (sept mille deux cent nonante) actions de jouissance de la Société anonyme du Sud d'Anvers, à prendre parmi les 7890 actions ordinaires et les 7,890 actions de jouissance, qui aux termes de la convention avenue entre l'État et la Compagnie Immobilière sous la date du 10 janvier dernier reviendront à M. le docteur Strousberg, conformément aux stipulations de l'article 3 de ladite convention et de l'article 21 du projet des statuts, arrêté entre le Gouvernement et la Compagnie Immobilière.

Art. 2. La cession des titres précités est faite moyennant la somme de trois millions deux cent quatre-vingt mille cinq cents francs, laquelle somme sera payée par la Compagnie Immobilière à M. le docteur Strousberg dans les huit jours de la constitution de la Société du Sud d'Anvers, et au plus tard deux mois après l'approbation par les Chambres de la convention précitée du 10 janvier dernier.

La Compagnie pourra toutefois retenir sur la somme précitée de trois millions deux cent quatre-vingt cinq mille cinq cents francs, la somme de quinze cent mille francs en principal, pour les intérêts sur cette somme et les accessoires dus au jour de la liquidation, sur le crédit de quinze cent mille francs ouvert à M. le docteur Strousberg par la Compagnie Immobilière de Belgique, suivant acte passé devant Me Rommel, notaire à Bruxelles, le 22 décembre 1873.

Préalablement au payement à faire à M. le docteur Strousberg, celui-ci devra justifier de la liberté complète des terrains de la citadelle du Sud, à l'exception des inscriptions existant au profit de l'État et au profit de la Compagnie Immobilière de Belgique, et notamment fournir la mainlevée de la saisie-arrêt signifiée à la Compagnie Immobilière par M. Schepeler, banquier à Riga.

Art. 3. Moyennant la cession d'actions qui précède, M. le docteur Strousberg déclare n'avoir plus aucun droit, ni prétention quelconque, à faire valoir du chef des terrains de la citadelle du Sud d'Anvers et de la convention qu'il a faite avec l'État le 14 octobre 1869, renonçant ledit docteur Strousberg à toute réclamation quelconque, soit du chef de conventions passées entre lui et la Compagnie Immobilière, soit du chef de conventions passées en son nom par la Compagnie, en vertu du mandat qu'il a conféré à cette dernière, ratifiant pour autant que de besoin tout ce qu'elle a pu faire ainsi, et lui reconnaissant toute latitude pour disposer ainsi qu'elle l'entendra des droit appartenant désormais sans réserve à la Compagnie Immobilière.

La présente est surbordonnée à la ratification par les Chambres de la convention précitée du 10 janvier dernier.

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile, savoir :

La Compagnie Immobilière de Belgique en son siége (actuel, lisez) social et M. le docteur Strousberg, 144, rue des Palais, à Schaerbeek.

Fait en double à Bruxelles, le 14 mars 1800 soixante-quatorze.

Approuvé l'écriture,
Dr STROUSBERG.

J. BARBANSON.
V. LIMAUGE.

N. B. — Ce rachat a été fait par la Compagnie Immobilière pour compte commun avec la ville d'Anvers. Le Conseil communal a ratifié l'achat dans la séance du avril 1874.

Convention additionnelle du 18 mars 1874, entre le Ministre des Finances et la Compagnie Immobilière de Belgique.

Entre M. Jules Malou, ministre des finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres législatives.

Et la Compagnie Immobilière de Belgique, représentée par M. Jean Barbanson, son président, et M. Victor Limauge, son directeur, ladite Compagnie agissant au nom et pour compte de M. le docteur Strousberg, suivant procuration passée en acte authentique devant Me Rommel, notaire à Bruxelles, le 22 décembre 1873.

A été faite la convention additionnelle suivante :

Art. 1er. Aussitôt que les contrats avenus le 10 janvier dernier entre l'État Belge et la Compagnie Immobilière, et le 16 janvier dernier entre l'État Belge et la ville d'Anvers, seront approuvés par les Chambres, l'État exercera l'option réservée par le premier paragraphe de l'article 5 du contrat du 10 janvier précité.

Art. 2. — Par dérogation à la stipulation du second paragraphe du dit article 5, les terrains du bassin du batelage (surface d'eau) et la bande de 45 mètres de largeur mesurée du parement extérieur du mur de quai à construire le long de l'Escaut devant la citadelle du Sud, seront bonifiés à raison de 30 francs par mètre carré au lieu de 40 francs, et ce par imputation proportionnelle sur les payements du solde du prix principal des terrains de la citadelle du Sud.

Art. 3. — Par le fait de exercice de l'option, seront réputées nulles et non avenues toutes les clauses du contrat du 10 janvier relatives aux obligations et aux droits de l'acquéreur de la citadelle du Sud, en ce qui concerne la construction et l'exploitation du quai le long de l'Escaut, du bassin de batelage et de l'entrepôt franc, ainsi que la construction de la culée du pont sur la rive droite de l'Escaut, et des rampes d'accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle.

La faculté d'émettre des obligations à lots est également supprimée.

Le quai à l'Escaut et le bassin du batelage seront construits par l'Etat en même temps que les quais devant la ville.

Art. 4. — Il demeure entendu que la compagnie livrera à ses frais à l'Etat 13, hectares nivelés pour former le terre-plein de la gare du chemin de fer, lors même que la présente convention ne serait pas ratifiée par les chambres, mais pour autant que la gare soit établie sur les terrains à exproprier au sud de la citadelle.

Art. 5. — Le présent contrat sera réputé nul et non avenu s'il n'est pas ratifié par les Chambres législatives avant le 30 avril prochain.

Le délai de ratification de la convention du 10 janvier dernier est prorogé jusqu'au 30 avril prochain.

Fait en double à Bruxelles, le 18 mars 1874.

J. BARBANSON. J. MALOU.
V. LIMAUGE.

Loi du 17 Avril 1874, relative aux installations maritimes du port d'Anvers (¹).

(*Moniteur du 18 Avril 1874, N° 108*).

LEOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1er. — Sont approuvées :

1° Les conventions ci-annexées conclues, le 16 janvier et le 14 mars 1874, entre le Ministre des finances et l'administration communale d'Anvers;

2° Les conventions ci-annexées conclues, le 10 janvier et le 18 mars 1874, entre le Ministre des finances et la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Béthel-Henry Strousberg.

La somme à payer en exécution de l'article 2 de la convention du 18 mars 1874, ne lui sera comptée que par imputation sur les produits des taxes perçues à raison des quais du sud, du bassin de batelage et des quais dont il est bordé.

Art. 2. — Il est ouvert au département des travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quai d'Anvers, entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel et pour l'établissement d'installations provisoires sur la rive droite de l'Escaut en aval de l'écluse du Kattendyk.

L'excédant disponible sur le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871, y sera ajouté et recevra la même affectation. Les deux millions alloués par le § 1er seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 avril 1873.

Art. 3. — La Société qui sera formée à Anvers pour l'exécution des conventions mentionnées à l'article 1er, n° 2, sera considérée comme une société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le gouvernement de ses statuts, dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint.

Les statuts definitifs (de la Société anonyme du sud d'Anvers) ne contiendront aucune clause prohibée par la loi du 18 mai 1873, sur les sociétés commerciales.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Ardenne, le 17 avril 1874.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Le Ministre de la Justice,

T. DE LANTSHEERE.

(¹) *Session de* 1873-1874. — CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 20 Janvier 1874 : pp. 70-76 et 131. — Rapport Séance du 25 février : pp. 85-100. — Rapport complémentaire : p. 119.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 4 mars 1874 : pp. 610-612; 5 mars : pp. 614-623 ; 6 mars : pp. 625-640 ; 7 mars : pp. 641-650, et 10 mars : pp. 652-662.

Documents parlementaires. — Convention additionnelle du 14 mars 1874 et amendement au projet de loi : p. 131. — Rapport sur cette convention additionnelle. Séance du 20 Mars 1874 : pp. 120-121.

Annales parlementaires. — Discussion. Séances des 24 mars 1874 : pp. 751-755; 25 mars : pp. 755-759 et 773-779 26 mars : pp. 759-772; 27 mars : pp. 780-791; 28 mars : pp. 792-810; 31 mars : pp. 811-824, et 1er avril : pp. 825-833. — Adoption. Séance du 1er avril : pp. 833-834.

SÉNAT. — *Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 15 avril 1874 : p. 13.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 16 avril 1874 : pp. 132 et suivantes.

Statuts de la Société Anonyme du Sud d'Anvers et Arrêté Royal du 21 Mai 1874, approuvant ces Statuts.

(*Moniteur du 23 Mai 1874 N° 143.*)

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'expédition ci-annexée d'un acte public passé, le 19 mai 1874, devant Me F. Van Dyck, et Me Charles-Antoine-Louis Sevestre, tous deux notaires de résidence à Anvers, ledit acte portant institution, dans cette ville, de la *Société Anonyme du Sud d'Anvers*;

Vu la loi du 17 avril 1874 (art. 3), autorisant cette société moyennant l'approbation de ses statuts par le gouvernement;

Sur la proposition de Notre Ministre des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons ;

Art. 1er. Les statuts de la Société anonyme du Sud d'Anvers, tels qu'ils résultent de l'acte du 19 mai 1874, sont approuvés.

Art 2. Notre Ministre des finances est chargé de l'exécution du présent arrété.

Donné à Bruxelles, le 21 mai 1874.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des finances,

J. MALOU.

STATUTS DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU SUD D'ANVERS.

L'an 1874, le 19 mai, par-devant nous, Ferdinand Van Dyck et Charles-Antoine-Louis Sevestre, tous deux notaires de résidence à Anvers,

Ont comparu :

1° M. Jean Barbanson, vice-gouverneur de la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, demeurant à Bruxelles, rue de Namur, n° 20, et M. Victor Limauge, propriétaire, demeurant en la même ville, rue Marie-Thérèse, n° 16, le premier, administrateur président, le second, directeur de la Compagnie immobilière de Belgique, société anonyme ayant son siége à Bruxelles, agissant en leurs dites qualités pour et au nom de cette compagnie;

2° M. Léopold Dewael, négociant, bourgmestre de la ville d'Anvers, et MM. Jacques Cuylits, avocat, Ferdinand Vander Taelen, négociant, Joseph Lefebvre, entrepreneur de travaux publics, Evariste Allewaert, avocat, et Arthur Van den Nest, propriétaire, échevins de la ville d'Anvers, et M. Joseph-Jean De Craen, propriétaire, secrétaire communal d'Anvers, tous demeurant à Anvers et agissant pour et au nom de ladite ville d'Anvers, en vertu d'une délibération de son conseil communal, en date du 23 avril dernier;

3° Ledit M. Victor Limauge, stipulant en nom personnel;

4° M. Victor Tesch, membre de la Chambre des Représentants, demeurant à Bruxelles, rue Defacqz, n° 1, agissant tant en nom personnel que comme se portant fort pour M. Joseph Quairier, directeur à la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, demeurant à Bruxelles, boulevard du Régent;

5° M. Jean Vander Straeten, directeur à la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, demeurant à Bruxelles, rue du Luxembourg, n° 32;

6° M. Victor Pecher, négociant, demeurant à Anvers, chaussée de Malines. n° 177;

7° M. Charles Servais architecte, demeurant à Anvers, rue Léopold, n° 55 ;

8° M. Guillaume Dhanis, négociant, demeurant à Anvers, avenue Marie-Henriette, n° 1;

9° M. Isidore Alleweireldt, propriétaire, demeurant à Ixelles, rue de Stassart, n° 82,

10° M. Ferdinand Baeyens, secrétaire de la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, demeurant à Bruxelles, Montagne du Parc, n° 3;

11° M. Albert Donny, propriétaire, demeurant à Saint-Josse-ten-Noode, chaussée de Haecht, n° 67;

12° M. François Masquelin, propriétaire, demeurant à Bruxelles, rue Joseph II, n° 2;

13° M. Constantin Biart, avocat, demeurant à Anvers, Champ Vleminckx, n° 22;

14° M. Jean Florus, propriétaire, demeurant à Anvers, rue Jordaens, n° 91;

15° M. Jean Groetaers, directeur d'assurances, demeurant à Anvers, rue Suderman, n° 29.

Lesquels comparants ont requis les notaires soussignés de dresser acte des statuts d'une société anonyme de la manière et ainsi qu'il suit :

TITRE PREMIER. — *Dénomination de la société, son objet, sa durée, son siége.*

Art. 1er. Les comparants forment, par ces présentes, sauf l'approbation du gouvernement, une société anonyme qui existera entre tous les propriétaires des actions créées en conformité des dispositions du titre II, qui va suivre.

Art. 2. La société prend la dénomination de *Société anonyme du Sud d'Anvers.*

Art. 3. Elle a pour objet :

1° La reprise et l'exécution du contrat intervenu, entre le gouvernement d'une part, et la Compagnie immobilière de Belgique, agissant tant en son nom qu'au nom de M. Béthel-Henry Strousberg, entrepreneur de travaux publics à Berlin, d'autre part, sous la date du 10 janvier 1874, modifié par la convention additionnelle du 18 mars 1874, lesdites conventions approuvées par la loi du 17 avril 1874, pour remplacer la convention du 14 octobre 1869;

2° Toutes opérations dont le caractère ou le but principal serait de faire valoir les terrains de la citadelle du Sud d'Anvers, dans les limites tracées par l'article 31 ci-après.

Art. 4. Dans les affaires de sa compétence, la société peut agir par association avec des tiers.

Art. 5. La durée de la société est de trente ans, qui commenceront à courir du jour de la publication de l'arrêté d'autorisation, sauf le cas de prolongation, de liquidation ou de dissolution anticipée.

Art. 6. Le siége de la société est établi à Anvers.

TITRE II. *Capital social. — Actions privilégiées. — Actions ordinaires. — Actions de jouissance. — Obligations.*

Art. 7. Le capital social est fixé à vingt-cinq millions de francs.

Il se divise en 33,034 actions privilégiées, de 500 francs chacune, et 16,966 actions ordinaires, également de 500 francs chacune.

Il y aura, de plus, 50,000 actions de jouissance, ne portant aucune mention de valeur ni de capital, qui seront réparties uniformément entre les 50,000 actions privilégiées et ordinaires, chaque action privilégiée ou ordinaire recevant une action de jouissance avec numéros correspondants.

Les 33,034 actions privilégiées sont souscrites savoir :

Par la Compagnie immobilière de Belgique, quinze mille sept cent soixante-sept actions . . . 15,767

Par la ville d'Anvers, quinze mille sept cent soixante-sept actions. . . 15,767

Par M. Victor Limauge, deux cent actions . . . 200

Par M. Joseph Quairier, deux cents actions. . . 200

Par M. Victor Tesch, deux cents soixante-quinze actions . . . 275

Par M. Jean Vanderstraeten, deux cents actions. . . 200

Par M. Victor Pecher, cent cinquante actions . . . 150

Par M. Charles Servais, cent cinquante actions . . . 150

Par M. Guillaume Dhanis, cent cinquante actions	150
Par M. Isidore Alleweireldt, vingt-cinq actions	25
Par M. Ferdinand Baeyens, vingt-cinq actions	25
Par M. Albert Donny, vingt cinq actions.	25
Par M. François Masquelin, vingt-cinq actions	25
Par M. Constantin Biart, vingt-cinq actions	25
Par M. Jean Florus, vingt-cinq actions	25
Par M. Jean Groetaers. vingt-cinq actions	25
Ensemble, trente-trois mille trente-quatre actions	33.034

Des 16,966 actions ordinaires :

7,966 sont souscrites par M. B. H. Strousberg, en représentation de l'apport dont il il est fait mention à l'article 21 ci-après, et

9,000 sont réservées pour être délivrées à l'Etat belge à concurrence du coût du pont qu'il s'est obligé à construire sur l'Escaut par la convention précitée du de 10 janvier 1874.

16,966 ensemble.

Art. 8. Les actions privilégiées ont droit, par privilége. sur toute autre action :

1° Au prélèvement, sur les bénéfices nets annuels, de 5 p. c. des sommes versées :

2° Au remboursement des sommes versées.

Art. 9. Les actions ordinaires ont droit :

1° Au prélèvement, sur les bénéfices nets annuels, de 5 p. c. des sommes versées, après payement de 5 p. c. revenant aux actions privilégiées :

2° Au remboursemeut des sommes versées, après remboursement intégral des aetions privilégiées.

Art. 10. Les actions de jouissance ont droit à la répartition égale entre tous les titres émis :

1° Des bénéfices nets annuels de la société après payement des 5 p. c. aux actions privilégiées et aux actions ordinaires;

2° De l'actif social, après remboursement intégral des sommes versées sur les actions privilégiées et les actions ordinaires.

Art. 11. Le montant des actions est payable aux époques et aux caisses désignées par le conseil d'administration. 100 francs par action privilégiée seront versés dans la quinzaine de la constitution de la société.

Le conseil d'administration peut, par décision spéciale, autoriser des versements anticipés sur les actions. Il détermine les conditions de ces versements.

Art. 12. Toute somme dont le payement est en retard porte intérêt de plein droit, en faveur de la société. à raison de 5 p. c. par an, à compter du jour de l'exigibilité jusqu'au jour du payement, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

L'actionnaire en défaut peut, au choix de la société, être poursuivi par toutes voies de droit ou être déchu de tous les versements effectués, ceux-ci restant de plein droit acquis à la société à titre de dommages-intérêts. Toutefois, la déchéance n'est valablement applicable qu'après une notification adressée par lettre recommandée au domicile élu par l'actionnaire et restée infructueuse pendant un délai de quinze jours.

Art. 13. Les actions complétement libérées sont au porteur ou nominatives, au choix de l'actionnaire.

Les actions au porteur sont extraites d'un registre à souche et numérotées.

Elles sont revêtues de la signature de deux administrateurs et du directeur.

Elles portent le timbre de la société.

Art. 14. Les actions nominatives se transmettent par une déclaration de transfert inscrite dans un registre spécial et signée par le cédant et par le cessionnaire ou par leurs fondés de pouvoirs. Des certificats constatant les inscriptions sont délivrés aux actionnaires en nom.

Les actions au porteur se transmettent par la simple tradition.

Les actions nominatives libérées, peuvent être converties en actions au porteur; réciproquement, les actions au porteur peuvent être inscrites en nom, — le tout conformément aux dispositions à arrêter par le conseil d'administration.

Art. 15. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action.

Les souscripteurs d'actions sont responsables du montant total de leurs actions, la cession des actions ne peut les affranchir de contribuer aux dettes antérieures à la publication opérée en conformité du dernier paragraphe de l'article 61 ci-après.

L'ancien propriétaire a un recours solidaire contre celui à qui il a cédé son titre et contre les cessionnaires ultérieurs.

Art. 16. Toute action est indivisible; la société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

Art. 17. La possession d'une action emporte, de plein droit, adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

Art. 18. Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Tout actionnaire en nom doit élire domicile en Belgique.

Art. 19. Les actions de jouissance sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire. Elles sont représentées par des titres spéciaux dont le conseil d'administration déterminera la forme.

Les dispositions des articles 14, 16, 17 et 18 leur sont applicables.

Art. 20. La société est autorisée à émettre des obligations, mais seulement à concurrence du capital social versé.

Les conditions d'émission et la forme des titres seront réglées par le conseil d'administration.

Les porteurs d'obligations ont le droit de prendre connaissance des pièces déposées en conformité de l'article 61 ci-après. Ils peuvent assister aux assemblées générales, mais avec voix consultative seulement.

Les formalités exigées par l'acticle 49 ci-après, pour assister comme actionnaire aux assemblées générales sont applicables aux obligataires.

TITRE III. — *Apports.*

Art, 21. La Compagnie immobilière de Belgique, agissant au nom et pour compte de M. Béthel-Henry Strousberg, en vertu de procuration authentique passée devant Me Rommel, notaire à Bruxelles, le 22 décembre 1873, et dont une expédition demeurera annexée aux présentes, apporte dans la société tous les bénéfices et toutes les charges de la convention passée avec l'Etat belge sous la date du 10 janvier 1874, modifiée par la convention additionnelle du 18 mars 1874; lesdites conventions approuvées par la loi du 17 avril 1874, pour remplacer la convention du 14 octobre 1869.

M. Béthel-Henry Strousberg recevra, pour le remboursement en principal et intérêts des sommes qu'il a payées à l'Etat belge et de tous frais quelconques, ainsi que pour l'apport de sa convention, 7,966 actions ordinaires libérées, à prendre sur les 16,966 actions ordinaires actuellement émises, et 7,966 actions de jouissance, à prendre sur les 50,000 actions de jouissance actuellement émises, plus une somme en numéraire de 8,437 fr. 70 c.

TITRE IV. — *Administration de la société.*

Art. 22. L'administration des affaires de la société est confiée à un conseil assisté d'un directeur.

Les opérations sont contrôlées par des commissaires.

Les administrateurs et les commissaires réunis forment le conseil général.

Le gouvernement a la faculté de nommer un commissaire spécial qui, comme les commissaires de la société, a un droit de contrôle illimité sur toutes les opérations et affaires sociales.

Si le gouvernement use de cette faculté, le montant de l'indemnité à allouer au commissaire sera fixé de commun accord avec la société.

SECTION 1re. — *Du conseil d'administration*

Art. 23. Le conseil d'administration se compose de sept membres au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée générale.

La durée du mandat d'administrateur est de six ans.

Le premier conseil restera en fonctions jusqu'à l'époque de la réunion de l'assemblée générale ordinaire qui suivra l'expiration de la cinquième année sociale. Il sortira tout entier à cette époque. Les sorties annuelles subséquentes seront déterminées par la voie du sort.

La première sortie comprendra deux membres si le nombre des administrateurs est de sept ; s'il est de neuf, les trois premières sorties comprendront chacune deux membres.

Les membres sortants peuvent être réélus.

Art. 24. Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier conseil sera composé de MM. Victor Tesch, Joseph Quairier, Jean Vanderstraeten, Victor Limauge, Victor Pecher, Guillaume Dhanis et Charles Servais, tous prénommés.

Art. 25. Le conseil peut pourvoir provisoirement au remplacement d'un administrateur décédé ou démissionnaire.

L'assemblée générale, lors la première réunion, procède à l'élection définitive.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre, achève le terme de celui qu'il remplace.

Art. 26. Chaque administrateur doit affecter, par privilége, 100 actions privilégiées et 100 actions de jouissance à la garantie de sa gestion. Mention de cette affectation est faite par le propriétaire des actions sur le registre d'actionnaires pour les actions nominatives: Les actions au porteur sont déposées dans la caisse de la société.

A défaut de se conformer à cette disposition dans le mois de sa nomination ou de la notification qui devra lui en être faite, si elle a lieu en son absence, tout administrateur sera réputé démissionnaire et il sera pourvu à son remplacement par l'assemblée générale.

Si les actions n'appartiennent pas à l'administrateur dont elles garantissent la gestion, le nom du propriétaire doit être indiqué lors du dépôt; il en est donné connaissance à la première assemblée générale.

Art. 27. Le conseil choisit un président parmi ses membres.

Il désigne celui d'entre eux qui doit momentanément remplacer le président en cas d'empêchement.

Le directeur remplit les fonctions de secrétaire.

Art. 28. Le conseil se réunit au siége de la société ou à Bruxelles, sur la convocation de son président ou du directeur, aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige et au moins une fois par mois.

Art. 29. Le conseil ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est pas présente.

Art. 30. Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix de l'administrateur qui préside est prépondérante.

Ces délibérations sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre tenu au siége de la société et signés par l'administrateur qui préside et le directeur.

Les procès-verbaux font mention des noms des membres présents.

Les copies et extraits des délibérations sont certifiés par le président ou par l'administrateur qui le remplace.

Art. 31. Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires sociales.

Il fait et autorise par ses délibérations, notamment :

Les entreprises, acquisitions, constructions, exploitations, ventes, échanges, locations, transactions, compromis se rattachant au but de la société;

Les emprunts avec ou sans garanties hypothécaires et par voie d'émissions d'obligations ou autrement, conformément à l'article 20;

Les prêts avec ou sans hypothèque et la cession des créances résultant de ces prêts ou de la revente d'immeubles appartenant à la société.

Les mainlevées, même sans payement, les désistements;

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant;

Les appels de fonds sur les actions émises;

Le placement des capitaux disponibles;

L'emploi du fonds de réserve.

Il arrête provisoirement le règlement des dividendes à distribuer.

Art. 32. Le conseil, sur la proposition du directeur, nomme et révoque tous les employés de l'administration et fixe leur traitement.

Art. 33. Le conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs soit à un ou plusieurs de ses membres, soit au directeur, soit enfin à une ou plusieurs personnes étrangères pour les opérations, actes et signatures qui seraient à faire ou à donner dans des lieux autres que celui où siége la société.

Art. 34. Les membres du conseil d'Administration ne contractent, à raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle; ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 35. Tous les actes qui engagent la société sont signés par un administrateur et par le directeur.

Section II. — *Du directeur.*

Art. 36. — Le directeur est nommé par le conseil d'administration, qui fixe son traitément.

Art, 37. Avant d'entrer en fonctions, le directeur doit déposer dans la caisse sociale 50 actions privilégiées et 50 actions de jouissance de la société.

Ces actions sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Elles sont affectées, par privilége, à la garantie de sa gestion.

Art. 38. Le directeur pourvoit à l'organisation des services.

Il a sous ses ordres tous les employés attachés à l'administration.

Il a l'initiative des propositions relatives à leur nomination, à leur révocation et à la fixation de leur traitement.

Il fait tous les actes conservatoires.

Il exécute les délibérations du conseil d'administration.

Il intente, après autorisation, les actions judiciaires et y défend au nom du conseil.

Il entretient la correspondance.

Il poursuit le recouvrement des sommes dues à la société.

Il signe, conjointement avec un administrateur, l'endossement et l'acquit des effets sur particuliers, les quittances, avec ou sans mainlevée, les mandats sur les banques et autres caisses publiques : le transfert ou l'acquit des rentes sur l'Etat et autres valeurs publiques.

Il signe, conjointement avec deux administrateurs, les actions, les obligations et autres titres émis par la société.

Il assiste aux séances du conseil avec voix consultative.

Art. 39. En cas d'empêchement du directeur, le conseil d'administration désigne un de ses membres pour le remplacer.

Section III. — *Des Commissaires.*

Art 40. Les commissaires sont au nombre de sept au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée générale.

La durée du mandat de commissaire est de six ans.

L'ordre des sorties est déterminé par la voie du sort.

La première sortie comprendra deux membres si le nombre des commissaires est de sept, s'il est neuf, les trois premières sorties comprendront chacune deux membres.

Les membres sortants peuvent être réélus.

Art. 41. Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier collége des commissaires sera composé de MM. Isidore Alleweireldt, Ferdinand Baeyens, Albert Donny, François Masquelin, Constantin Biart, Jean Florus, Jean Groetaers, tous prénommés.

Art. 42. Le collége peut pourvoir provisoirement au remplacement d'un commissaire décédé ou démissionnaire.

L'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive.

Le commissaire nommé en remplacement d'un autre achève le terme de celui qu'il remplace.

Si le nombre des commissaires est réduit, par suite de décès ou autrement, de plus de moitié, le conseil d'administration doit convoquer immédiatement l'assemblée générale pour pourvoir au remplacement des commissaires manquants.

Art. 43. Chaque commissaire doit affecter, par privilége 25 actions privilégiées et 25 actions de jouissance à la garantie de sa gestion. Mention de cette affectation est faite par le propriétaire des actions sur le registre d'actionnaires pour les actions nominatives. Les actions au porteur sont déposées dans la caisse de la société.

A défaut de se conformer à cette disposition dans le mois de sa nomination ou de la notification qui devra lui en être faite si elle a lieu en son absence, tout commissaire sera réputé démissionnaire et il sera pourvu à son remplacement par l'assemblée générale.

Art. 44. Le collége choisit un président et un secrétaire parmi ses membres.

Il se réunit à Anvers ou à Bruxelles, aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige.

Le comité ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est pas présente.

Art. 45. Les commissaires ont un droit illimité de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations de la société. Ils peuvent prendre connaissance sans déplacement des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la société.

Il leur est remis chaque semestre, par l'administration, un état résumant la situation active et passive.

Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale le résultat de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

Art. 46. Les émoluments des commissaires sont fixés par l'assemblée générale.

SECTION IV. — *Du conseil général.*

Art. 47. Le conseil général se réunit au siége de la société ou à Bruxelles, sous la présidence du président du conseil d'administration et sur la convocation de celui-ci.

Il ne peut valablement délibérer si la majorité des administrateurs et la majorité des commissaires n'est présente.

Art. 48. Le conseil général délibère sur les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration.

Il détermine notamment quelles sont les sommes à prélever annuellement sur les bénéfices de réalisation et autres, pour être appliquées à l'amortissement des actions privilégiées et des actions ordinaires.

TITRE V. — *De l'assemblée générale.*

Art. 49. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose des actionnaires propriétaires d'actions privilégiées ou ordinaires. Après remboursement de l'une ou de l'autre de ces deux catégories d'actions, les actions de jouissance correspondant à la catégorie d'actions remboursées seront aux droits de celles-ci.

Peuvent seuls y figurer :

1° Les actionnaires par titres nominatifs dont le transfert est antérieur de vingt jours à la réunion de l'assemblée;

2° Les actionnaires par titres au porteur qui les auraient déposés ou qui en auraient fait connaître les numéros cinq jours au moins avant la réunion, soit au siége de la société, soit à toute autre caisse désignée par l'administration.

Les actionnaires qui, sans déposer leurs titres, en ont fait connaître les numéros ne sont admis à l'assemblée que munis de ces titres.

Art. 50. Nul ne peut se faire représenter à l'assemblée si ce n'est par un actionnaire réunissant lui-même les conditions déterminées par l'article qui précède.

Art. 51. Les femmes mariées, les mineurs et les interdits peuvent y être représentés par leurs maris ou tuteurs; les administrations communales, sociétés, communautés et établissements publics, par un de leurs administrateurs, pourvu d'un pouvoir spécial.

Art. 52. L'assemblée générale se réunit de droit chaque année, au siége de la société, le second jeudi d'avril, à une heure de relevée.

Elle se réunit extraordinairement chaque fois qu'une délibération du conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

La majorité des commissaires a le droit de requérir la convocation de l'assemblée générale, laquelle sera également convoquée à la demande d'actionnaires représentant le cinquième du capital souscrit.

Art. 53. Les convocations sont faites par avis insérés deux fois à huit jours d'intervalle au moins et huit jours avant l'assemblée, dans *le Moniteur belge* et dans un des principaux journaux d'Anvers et de Bruxelles, et par des lettres adressées, à la diligence du directeur, huit jours au moins avant l'assemblée, au domicile élu des actionnaires en nom ayant droit d'assister à l'assemblée générale, mais sans qu'il doive être justifié de l'accomplissement de cette dernière formalité.

Toute convocation énoncera les objets sur lesquels l'assemblée est appelée à délibérer.

Aucun autre objet, sauf l'ajournement de l'assemblée, ne peut être mis en délibération.

Art. 54. L'assemblée générale ordinaire est régulièrement constituée quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées. L'assemblée générale extraordinaire est régulièrement constituée lorsque les membres présents représentent, tant par eux mêmes que par procuration, la moitié au moins des actions émises.

Si cette condition n'est pas remplie sur une première convocation, il en est fait une seconde, au moins à quinze jours d'intervalle.

Les membres présents à cette seconde réunion délibérèrent valablement, quel que soit le nombre de leurs actions, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Si, lors des réunions de l'assemblée générale, quel qu'en soit l'objet, les questions à l'ordre du jour ne sont pas épuisées dans une séance, l'assemblée peut être prorogée au lendemain ou au surlendemain si le lendemain est un jour férié, sans autre avertissement que la déclaration faite par le président avant la clôture de l'assemblée.

Art. 55. L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration ou par tout autre de ses membres que le conseil délègue pour le remplacer en cas d'empêchement.

Les fonctions de scrutateur sont remplies par les deux plus forts actionnaires présents et, sur leur refus, par ceux qui les suivent dans l'ordre de la liste jusqu'à acceptation.

Le directeur remplit les fonctions de secrétaire.

Art, 56. Les délibérations de l'assemblée générale ordinaire sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Les délibérations de l'assemblée générale extraordinaire sont prises à la majorité des trois quarts des voix des membres présents.

Chaque membre a autant de voix qu'il possède d'actions.

Toutefois nul ne peut prendre part au vote, tant en son nom personnel que comme mandataire,

pour un nombre d'actions dépassant la cinquième partie du nombre des actions émises ou les deux cinquièmes des actions pour lesquelles il est pris part au vote.

Art. 57. L'assemblée générale ordinaire entend le rapport des administrateurs et des commissaires sur la situation des affaires sociales et discute le bilan.

Le conseil d'administration a le droit de proroger, séance tenante, l'assemblée à trois semaines. Cette prorogation annule toute décision prise. La seconde assemblée a le droit d'arrêter définitivement le bilan.

L'adoption du bilan par l'assemblée générale vaut décharge pour les administrateurs et les commissaires, mais en tant seulement que l'assemblée n'ait pas fait de réserve contraire et que le bilan ne contienne ni omission ni indication fausse, dissimulant la situation réelle de la société.

Elle nomme les administrateurs et les commissaires toutes les fois qu'il y a lieu de les remplacer.

L'assemblée générale extraordinaire délibère sur les modifications à faire aux statuts, sur l'augmentation du fonds social, sur la dissolution anticipée ou la prolongation de la société, sur sa fusion avec d'autres compagnies, enfin sur toutes les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration et sur les propositions signées par dix membres et qui ont été communiquées, au moins six semaines avant la réunion, au conseil d'administration pour être mises à l'ordre du jour.

L'assemblée générale prononce souverainement, sauf l'approbation du gouvernement, dans tous les cas où elle est requise, sur tous les intérêts de la société et confère, par ses délibérations, au conseil d'administration, les pouvoirs nécessaires pour tous les cas non prévus par les statuts.

Art. 58. Les délibérations de l'assemblée prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même les absents ou dissidents.

Art. 59. Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres composant le bureau.

Art. 60. Pour les tiers, la justification des délibérations de l'assemblée résulte des copies ou extraits signés par la majorité des administrateurs et des commissaires.

TITRE VI. — *Inventaires et comptes annuels.*

Art. 61. L'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre.

Le premier exercice embrassera, indépendamment de l'année de constitution de la société, toute l'année qui suivra.

A la fin de chaque année sociale, un inventaire de l'actif et du passif est dressé par les soins de l'administration.

Le bilan et le compte de profits et pertes sont arrêtés par le conseil d'administration et remis, avec un rapport sur les opérations de la société, un mois au moins avant l'assemblée générale ordinaire, aux commissaires, qui doivent faire un rapport contenant leurs propositions.

Quinze jours au moins avant la réunion de l'assemblée générale du mois d'avril, le bilan et le compte de profits et pertes, ainsi que la liste des actionnaires indiquant le nombre de leurs actions et leur domicile, sont déposés au siége de la société, à l'inspection des actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale.

Le bilan et le compte de profits et pertes sont adressés aux actionnaires en nom en même temps que la convocation, de même que le rapport des commissaires, s'il ne conclut pas à l'adoption complète du bilan.

Une ampliation du bilan et du compte de profits et pertes est, dans la quinzaine de leur approbation, publiée aux frais de la société et par les soins des administrateurs, conformément au mode déterminé par l'article 10 de la loi sur les sociétés.

La situation du capital social sera publiée, au moins une fois par année, à la suite du bilan.

Elle comprendra :

L'indication des versements effectués ;

La liste des actionnaires qui n'ont pas encore entièrement libéré leurs actions, avec l'indication des sommes dont ils sont redevables.

La publication de cette liste a, pour les changements d'actionnaires qu'elle constate, la même valeur qu'une publication faite conformément à l'article 12 de la loi sur les sociétés.

TITRE VII. — *Partage des bénéfices.*

Art. 62. Sur les bénéfices nets réalisés, déduction faite de tous frais généraux et autres charges, non-valeurs et dépréciations, on prélève annuellement :

1° Une somme qui ne peut être inférieure au vingtième desdits bénéfices, pour être affectée à la formation du fonds de réserve;

2° 5 p. c. du capital versé sur les actions privilégiées, pour être répartis entre elles;

3° 5 p. c. du capital versé sur les actions ordinaires, pour être répartis entre elles.

Ce qui reste après ces prélèvements est attribué, savoir :

10 p. c. aux administrateurs, pour être répartis entre eux suivant leurs conventions particulières. Si ces 10 p. c. ne s'élèvent pas annuellement à 3,000 francs pour chaque administrateur, le complément est pris dans les frais généraux de la société;

2 p. c. à la disposition du conseil d'administration pour rémunérer le personnel;

88 p. c. aux actions de jouissance, pour être répartis uniformément entre elles.

Dans le cas où les bénéfices nets d'une année seraient insuffisants pour donner aux actions privilégiées 5 p. c. sur les sommes versées, le déficit serait prélevé sur le fonds de réserve et, en cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices subséquents, avant toute répartition aux actions ordinaires.

Art. 63. Le payement des dividendes se fait annuellement aux époques fixées par le conseil d'administration.

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est acquis à la société.

TITRE VIII. — *Fonds de réserve.*

Art. 64. Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes produites par le prélèvement annuel opéré sur les bénéfices, comme il est dit à l'article 62.

Le fonds de réserve est destiné à parer aux événements imprévus, à reconstituer le capital social s'il était entamé par suite de pertes essuyées et à parfaire l'intérêt à 5 p. c. des sommes versées sur les actions privilégiées en cas d'insuffisance des produits d'une année pour fournir ces 5 p. c.

Lorsque le fonds de réserve atteint le dixième du capital souscrit, l'assemblée générale peut décider que le prélèvement affecté à la création de ce fonds cesse de lui profiter. Si la réserve a été entamée, le prélèvement statutaire reprend son cours.

L'emploi des capitaux appartenant au fonds de réserve est réglé par le conseil d'administration.

TITRE IX. — *Modifications aux statuts.*

Art. 65. L'assemblée générale peut, sur la proposition du conseil d'administration, apporter aux statuts les modifications reconnues nécessaires, mais sans pouvoir changer l'objet essentiel de la société.

Elle peut notamment autoriser :

1° L'augmentation du capital social;

2° La fusion avec d'autres sociétés dans la limite des présents statuts;

3° La prolongation de sa durée ou sa dissolution avant le terme.

Dans ces divers cas, les convocations doivent contenir l'indication sommaire de l'objet de la réunion.

La délibération n'est valable qu'autant que la moitié au moins des actions émises soit représentée.

Si cette dernière condition n'est pas remplie, une nouvelle convocation sera nécessaire et la nouvelle assemblée délibérera valablement quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents.

Aucune modification n'est admise que si elle réunit les trois quarts des voix.

En vertu de cette délibération, le conseil d'administration est, de plein droit, autorisé à demander au gouvernement l'approbation des mesures adoptées, à consentir les changements qui seraient exigés et à réaliser les actes qui doivent les consacrer.

TITRE X. — *Dissolution, liquidation.*

Art. 66. En cas de perte de la moitié du capital social souscrit, la dissolution de la société peut être prononcée avant l'expiration du délai fixé pour sa durée, par une décision de l'assemblée générale.

Le conseil d'administration est tenu de soumettre à l'assemblée la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution.

Le mode de convocation et de délibération prescrit pour les modifications aux statuts est applicable en ce cas.

Si la perte ci-dessus prévue s'élève aux trois quarts du capital souscrit, la dissolution pourra être prononcée par les actionnaires possédant un quart des actions représentées à l'assemblée.

Art. 67. A la fin de la société, qu'elle arrive par l'expiration du terme fixé pour sa durée ou par l'effet d'une dissolution anticipée, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, règle le mode de liquidation, nomme un ou plusieurs liquidateurs et détermine leurs pouvoirs.

Elle peut autoriser la vente de toutes les valeurs et de tous les biens meubles et immeubles de la société, soit à l'amiable, soit aux enchères; elle peut même autoriser le transport général, à une autre société, des droits et engagements de la société dissoute.

Pendant le cours de la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent comme pendant l'existence de la société.

Dont acte fait et passé à Anvers, à l'hôtel de ville, les jour, mois et an que dessus.

Et, lecture faite, les comparants, MM. Barbanson et Limauge, agissant pour la Compagnie immobilière de Belgique; M. le bourgmestre De Wael, les échevins, MM. Cuylits, Vandertaelen, Lefebvre, Allewaert et Vanden Nest, le secrétaire, M. De Craen, agissant pour la ville d'Anvers; les administrateurs, MM. Tesch, Vanderstraeten, Limauge, Pécher, Dhanis et Servais, les commissaires, MM. Alleweireldt, Baeyens, Donny, Masquelin, Biart, Florus et Groetaers, ont signé avec nous, notaires, la présente minute, qui sera portée au répertoire du notaire Van Dyck.

J. Barbanson, V. Limauge, Léopold De Wael, Jacq. Cuylits, Ferd. Vandertaelen, Joseph Lefebvre, Ev. Allewaert, Arthur Vanden Nest, J. De Craen, Victor Tesch, J. Vanderstraeten, Victor Pécher, Ch. Servais, Gme Dhanis, J. Alleweireldt, F. Baeyens, A. Donny, F. Masquelin, C. Biart, J. Florus, J. Groetaers, Louis Sevestre, notaire, et Van Dyck, notaire.

Enregistré à Anvers le 20 mai, 1874, volume 450, folio 73 verso, case 1. Sept rôles et demi et deux renvois. Reçu 6 fr. 60 c. Le receveur SERVRANCKX.

Pour expédition, VAN DYCK, notaire.

Société Anonyme du Sud d'Anvers, Assemblée générale du 28 Mai 1874.

L'An mil-huit cent soixante quatorze, le vingt-huit Mai.

Par devant nous Ferdinand Van Dyck et Charles Antoine Louis Sevestre, tous deux notaires de résidence à Anvers,

Ont comparu;

—

1° La Compagnie Immobilière de Belgique, Société anonyme ayant son siège à Bruxelles, constituée par acte passé devant le notaire Vanderlinden à Bruxelles, le neuf Juillet mil huit cent soixante trois, autorisée par arrêté royal du vingt trois du même mois, souscripteur de quinze mille sept cent soixante sept actions privilégiées. 15,767

Ici représentée par Monsieur Jean Barbanson, vice Gouverneur de la Société Générale, pour favoriser l'industrie nationale, demeurant à Bruxelles, rue de Namur, N° 20, et Monsieur Victor Limauge, propriétaire, demeurant en la même ville, rue Marie-Thérèse, N° 16, le premier administrateur, le second directeur de la dite Compagnie Immobilière de Belgique.

2° La ville d'Anvers, souscripteur de quinze mille sept cent soixante sept actions privilégiées 15,767

Ici représentée par son Collège des Bourgmestre et Échevins, Monsieur Léopold de Wael, négociant, Bourgmestre, Messieurs Jacques Cuylits, avocat, Ferdinand Vander Taelen, négociant, Joseph Lefebvre entrepreneur de travaux publics, Évariste Allewaert, avocat, Arthur Vanden Nest, propriétaire, Échevins, et Monsieur Joseph De Craen, propriétaire, Secrétaire communal, tous demeurant à Anvers.

3° Monsieur Victor Limauge, prénommé, souscripteur de deux cents actions privilégiées 200

4° Monsieur Victor Tesch, membre de la Chambre des représentants, demeurant à Bruxelles, rue de Facqz, n° 1, souscripteur de deux cent soixante-quinze actions privilégiées. 275

5° Le dit Monsieur Tesch, agissant au nom et comme fondé de pouvoirs de Monsieur Joseph Quairier, Directeur à la Société Générale pour favoriser l'Industrie Nationale, demeurant à Bruxelles, Boulevard du Régent, souscripteur de deux cents actions privilégées en vertu de sa procuration sous signature privée du vingt sept de ce mois, ci-annexée 200

6° M. Jean Van der Straeten, directeur à la Société Générale pour favoriser l'Industrie Nationale, demeurant à Bruxelles, rue du Luxembourg, n° 32, souscripteur de deux cents actions privilégiées. 200

7° Monsieur Victor Pécher, négociant, demeurant à Anvers, Chaussée de Malines, n° 177, souscripteur de cent cinquante actions privilégiées. 150

8° Monsieur Ch. Servais, architecte, demeurant à Anvers, rue Léopold, n° 55, souscripteur de cent cinquante action privilégiées 150

9° Monsieur Guillaume Dhanis, négociant, demeurant à Anvers, Avenue Marie-Henriette, n° 1, souscripteur de cent cinquante actions privilégiées 150

10° Monsieur Isidore Alleweireldt, propriétaire demeurant à Ixelles, rue de Stassart, n° 22. souscripteur de vingt-cinq actions privilégiées 25

11° Monsieur Ferdinand Baeyens, secrétaire de la Société Générale, pour favoriser l'Industrie Nationale, demeurant à Bruxelles, Montagne du Parc, n° 3, souscripteur de vingt-cinq actions privilégiées 25

12° Monsieur Albert Donny, propriétaire, demeurant à St-Josse-ten-Noode, Chaussée de Haecht, n° 67, souscripteur de vingt-cinq actions privilégiées. 25

13° Monsieur François Masquelin, propriétaire, demeurant à Bruxelles, rue Joseph II, n° 2, souscripteur de vingt-cinq actions privilégiées 25

14° Monsieur Constantin Biart, avocat demeurant à Anvers, Champ Vleminckx, n° 22, souscripteur de vingt-cinq actions privilégiées. 25

15° Monsieur Jean Florus, propriétaire, demeurant a Anvers, rue Jordaens, n° 91, souscripteur de vingt-cinq actions privilégiées. 25

16° Monsieur Jean Groetaers, Directeur d'assurances, demeurant à Anvers, rue Suderman, n° 29, souscripteur de vingt-cinq actions priviligiées 25

33,034

Et 17° finalement, en tant que de besoin, la Compagnie Immobilière de Belgique représentée comme il est dit ci-dessus, agissant au nom de et pour compte de Monsieur, Henry, Bethel Strousberg, Entrepreneur de travaux publics demeurant à Berlin, souscripteur de sept mille neuf cent soixante six actions ordinaires, en vertu de la procuration passée devant le notaire Rommel, à Bruxelles, le vingt-deux Décembre dernier; annexée a l'acte passé devant nous notaires, le dix-neuf Mai courant.

Lesquels propriétaires de l'universalité des trente-trois mille trentre quatre actions privilégiées et des sept mille neuf cent soixante six actions ordinaires souscrites de la Société Anonyme du Sud d'Anvers, ayant son siége dans la dite ville, constituée par acte reçu par nous Notaires, le dix neuf de ce mois, approuvée par arrêté Royal du vingt et un du même mois, se sont en tant que de besoin, réunis ce jour en assemblée générale, à l'Hôtel-de-ville d'Anvers.

En présence de nous Notaires, il a été constaté que chacun des propriétaires aux actions privilégiées susdites, a effectué un premier versement de cent francs sur chacune des actions souscrites par lui dans l'acte prérappelé du dix neuf Mai courant, et que d'autre part, les sept mille neuf cent soixante six actions se trouvent libérées par apport mentionné à l'article 21 des statuts de la société précitée.

En conséquence, l'assemblée à déclaré, en tant que de besoin, que la Société Anonyme du Sud d'Anvers est définitivement constituée et elle nous a requis, nous Notaires instrumentants d'en dresser acte.

Fait est passé à Anvers, à l'Hôtel-de-Ville, date que dessus, et lecture faite, les comparants ont signé avec nous Notaires, la présente minute restée au notaire Van Dyck.

(Signé) J. Barbanson, V. Limauge, Léopold de Wael, Jacq. Cuylits, Ferd. Vandertaelen, Joseph Lefebvre, Ed. Allewaert, A. Vanden Nest. J. De Craen, Victor Tesch, J. Vanderstraeten, Victor Pécher, Ch. Servais, Gme Dhanis, J. Alleweireld, F. Baeyens, A. Donny, F. Masquelin, C. Biart, J. Florus, J. Groetaers, Louis Sevestre, Van Dyck.

Enregistré à Anvers, le trente Mai 1800 septante quatre, fol. 450 fol. 93 v. ce 5 (un rôle et demi sans renvoi.) Reçu deux francs vingt centimes. Le receveur (signé.) Servranckx.

PROCURATION.

Je soussigné M. Joseph Quairier, Directeur à la Société Générale pour favoriser l'Industrie Nationale, demeurant à Bruxelles, Boulevard du Régent, déclare donner par les présentes à M. Victor Tesch, membre de la Chambre des Représentants demeurant à Bruxelles rue de Facqz N° 1, tous pouvoirs à l'effet de :

Me représenter à l'assemblée générale des actionnaires de la Société Anonyme du Sud d'Anvers, ayant son siége à Anvers, ladite assemblée fixée au Jeudi, vingt-huit Mai 1800 soixante-quatorze.

Prendre part à toutes délibérations et à tous votes.

Faire toutes constatations et notamment reconnaître que par suite du versement effectué par tous les actionnaires, de plus d'un vingtième du capital social, la Société Anonyme du Sud d'Anvers est définitivement constituée.

Signer tous procès-verbaux et actes relatifs à la dite assemblée et promettre ratification au besoin.

Fait à Bruxelles, le vingt-sept Mai 1800 soixante quatorze.

(Signé) J. **QUAIRIER.**

Enrégistré à Bruxelles, Sud, le vingt-sept Mai 1874, vol. 170 fol. 91 7° 8 sans renvoi. Reçu deux francs vingt centimes. Le receveur, (signé) Amory.

Pour expédition,
(signé) **VAN DYCK.**

Convention complémentaire du 12 juin 1874, entre l'État, la Ville d'Anvers et la Société du Sud d'Anvers.

M. Jules Malou, Ministre des finances, stipulant au nom de l'État.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville.

La Société anonyme du Sud d'Anvers, constituée par acte du 19 mai 1874, ici représentée par MM. Jean Vanderstraeten, l'un de ses administrateurs, et Victor Limauge, administrateur faisant fonctions de directeur ;

Voulant constater par écrit l'accord verbalement établi sur le mode de payement tel qu'il est formulé au dernier paragraphe de l'article 1r de la loi du 17 avril 1874.

Ont fait les stipulations additonnelles suivantes :

La somme à payer à la Société anonyme du Sud d'Anvers en exécution de l'article 2 de la convention du 18 mars 1874 sera acquittée au moyen de la part revenant à l'État dans les produits des quais du Sud, du bassin de batelage et de ses quais.

Cette part sera versée annuellement ou à des termes plus rapprochés, s'il convient à l'État, dans la caisse de la Société, jusqu'à complet paiement du prix des terrains du bassin du batelage et de la bande de terrain de 45 mètres de largeur le long de l'Escaut.

Le règlement des intérêts réciproques sera fait à raison de 3 p. % l'an en ce qui concerne les terrains à reprendre, savoir :

1° Pour le bassin du batelage à partir du 10 janvier 1874 ;

2° Pour la bande de 45 mètres longeant l'Escaut, à partir de l'achèvement des quais du Sud, et au plus tard à partir du 1er janvier 1877. Les intérêts seront payés à la fin de chaque année.

Fait en triple à Bruxelles le 12 juin 1874.

J. MALOU.
Jacq. CUYLITS.
F. VANDER TAELEN.
Joseph LEFÈVRE.
A. VANDEN NEST.

Ev. ALLEWAERT.
V. LIMAUGE.
J. VANDER STRAETEN.
Léopold DE WAEL.

Convention complémentaire du 12 juin 1874, entre l'État et la Ville d'Anvers.

M. Jules Malou, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État ;

Et le Collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers stipulant au nom de cette ville ;

Voulant préciser le sens de l'article 9 de la convention du 16 janvier 1874 approuvée par la loi du 17 avril suivant, et en régler l'application conformément à la déclaration faite à la section centrale et aux explications données aux Chambres par le Gouvernement.

Ont fait les stipulations additionnelles suivantes :

Art. 1. Si l'abaissement d'un ou plusieurs tarifs réclamé par le Gouvernement, sans que la ville d'Anvers y ait donné son assentiment, produit une diminution des recettes opérées du chef de ces tarifs, l'État bonifiera la différence à la ville pour sa part dans le revenu que produisaient ces tarifs.

L'indemnité sera calculée d'après la recette de l'année la plus productive parmi les cinq dernières.

Art. 2. Jusqu'au parfait paiement en capital et intérêts des sommes à payer à la Société anonyme du Sud d'Anvers au moyen de la part de l'État dans les produits des quais du Sud, du bassin du batelage et des quais dont il sera bordé, la ville tiendra une comptabilité séparée pour cette partie des installations maritimes placées sous le régime de la dite convention du 16 janvier.

Fait en double à Bruxelles le 12 juin 1874.

Léopold DE WAEL.
Jacq. CUYLITS.
F. VANDER TAELEN.
Joseph LEFEBVRE.
A. VANDEN NEST.
Ev. ALLEWAERT.

J. MALOU.

N.-B. — Les conventions conclues par la ville d'Anvers ont été approuvées par arrêté royal du 11 mai 1874.

Arrêté Royal du 18 Septembre 1875 approuvant le plan de transformation des terrains militaires de la citadelle du Sud d'Anvers.

(*Moniteur du 19 Septembre 1875* N° *262.*)

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 5 mai 1871, portant approbation d'un plan d'ensemble pour la transformation des constructions et terrains du domaine de la guerre que le démantèlement de la citadelle du Sud, à Anvers, doit rendre disponibles ;

Vu les pièces constatant que les formalités prescrites par la loi du 27 mai 1870 ont été remplies à l'égard des propriétés particulières nécessaires pour la création des installations d'utilité publique, dont ledit projet comporte l'établissement ;

Vu Notre arrêté du 24 juillet 1872, décrétant d'utilité publique l'expropriation de ces propriétés particulières ;

Vu les conventions conclues par Notre Ministre des finances, d'une part, sous la date des 16 janvier et 14 mars 1874, avec l'administration communale d'Anvers, d'autre part, sous la date des 10 janvier et 18 mars 1874, avec la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs du docteur Strousberg :

Vu la loi du 17 avril 1874, approuvant ces conventions ;

Vu Notre arrêté du 21 mai 1875, approuvant les statuts de la Société anonyme du Sud d'Anvers, constituée en conformité de l'article 2 de la convention du 10 janvier 1874 ;

Vu le plan d'ensemble présenté par cette société, sous la date du 2 septembre 1875, en exécution de l'article 1er de la convention du 10 janvier 1874, le dit plan ne comprenant plus que l'emprise d'une partie des propriétés particulières dont l'expropriation a été décrétée d'utilité publique par Notre arrêté précité du 24 juillet 1872 ;

Vu les avis du conseil communal d'Anvers et de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers ;

Vu la loi du 27 mai 1870, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique ;

Sur la proposition de Nos Ministres des travaux publics et des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons ;

Art. 1er. Le plan d'ensemble ci-dessus visé est approuvé sous la réserve : 1° que le boulevard central destiné à relier la ruelle du Livre à la station du chemin de fer dite *du Sud*, aura une largeur de 25 ou de 20 mètres, suivant que la ville d'Anvers s'engagera ou ne s'engagera pas à élargir à 15 mètres ladite ruelle et à la prolonger jusqu'à la place Verte ; 2° que l'alignement du quai de l'Escaut pourra être ultérieurement avancé davantage vers le fleuve.

Art. 2. Les propriétés particulières qui doivent être emprises pour l'exécution du plan approuvé et dont la limite extérieure est marquée sur ce plan par un liséré jaune, ne seront susceptibles d'expropriation qu'après déclaration d'utilité publique, conformément aux lois qui régissent la matière.

Nos Ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 18 septembre 1875.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des finances,

J. MALOU.

Appropriation des terrains de la citadelle du Sud, à Anvers.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu Notre arrêté du 18 septembre dernier, portant approbation d'un plan d'ensemble présenté par la Société anonyme du Sud d'Anvers, sous la date du 2 du même mois, pour la transformation des constructions et terrains du domaine de la guerre que le démantèlement de la citadelle du Sud, à Anvers, doit rendre disponibles;

Vu les plans figuratifs, avec tableaux parcellaires, visé par Notre Ministre des travaux publics, sous la date du 7 octobre dernier, et indiquant les propriétés particulières à emprendre pour l'exécution du plan d'ensemble approuvé par Notre arrêté ci-dessus visé du 18 septembre dernier;

Vu les pièces constatant que les formalités prescrites par la loi du 27 mai 1870, sur les expropriations pour cause d'utilité publique, ont été accomplies;

Considérant que la superficie de 13 hectares assignée à la station de chemin de fer projetée par l'article 4 de la convention intervenue, le 18 mars 1874, entre Notre Ministre des finances, stipulant au nom de l'Etat, et la Compagnie immobilière de Belgique, représentée aujourd'hui par la Société anonyme du Sud d'Anvers, a été reconnue insuffisante et que les nécessités du service commandent de porter les expropriations jusqu'à la limite figurée sur le plan d'ensemble approuvé par Notre arrêté du 18 septembre dernier et sur le plan parcellaire qui s'y rapporte;

Considérant que les propriétés particulières excédant les 13 hectares à fournir par la Société anonyme du Sud d'Anvers, aux termes de l'article 4 déjà visé de la convention du 18 mars 1874, pour la création de la station de chemin de fer projetée, seront acquises et, au besoin, expropriées judiciairement au nom et pour le compte de l'Etat;

Considérant que le terrain compris entre la laisse de basse-mer et la digue de l'Escaut, erronément indiqué sur le plan parcellaire comme devant être exproprié, fait partie du domaine public;

Sur la proposition de Nos Ministres des travaux publics et des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. Il y a utilité publique à exécuter le plan d'ensemble approuvé par Notre arrêté du 18 septembre dernier, pour l'appropriation des terrains de la citadelle du Sud, à Anvers.

Art. 2. Les propriétés particulières dont la réalisation de ce projet exige l'emprise et qui sont délimitées par un liséré jaune sur les plans parcellaires, avec tableaux indicatifs, visés par Nos Ministres des travaux publics et des finances, sous la date du présent arrêté, seront acquises, au besoin, par voie d'expropriation judiciaire, conformément à la législation en vigueur.

Nos Ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 1er décembre 1875.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des travaux publics,
A. Beernaert.

CORRESPONDANCE.

N° 1.

Anvers, le 5 août 1873.

A Monsieur le Ministre des finances, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Dans la conférence que vous avez bien voulu avoir avec nous, Monsieur le Ministre, le 16 juin dernier, au sujet des travaux projetés pour le développement de nos établissements maritimes, vous avez principalement insisté sur la compensation que voudrait s'allouer l'État en retour de son intervention.

Vous avez surtout insisté pour cette compensation, en ce qui concerne la réalisation de la rectification de la rive droite de l'Escaut devant Anvers.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, tout, en admettant la possibilité d'une entente, basée sur ce principe, au cas d'une large intervention de l'État dans l'ensemble des travaux, de ne point admettre qu'en droit comme en équité cette prétention soit justifiée quant au travail spécial de la rectification.

Afin de bien établir les devoirs et les intérêts réciproques du Gouvernement et de la ville dans cette question vitale pour le commerce et l'industrie de la Belgique, nous avons cru utile, avant toute entrevue ultérieure avec vous, Monsieur le Ministre, de vous soumettre un travail qui pose, d'après nous, la question sur son véritable terrain, dont les éléments, tous puisés dans des documents officiels, auront pour effet, nous osons l'espérer, de vous convaincre que la ville d'Anvers, tout en ayant fait plus que son devoir, en s'imposant les plus lourds sacrifices dans l'intérêt général du pays, n'a pas obtenu jusqu'ici de l'État la part de concours à laquelle elle avait droit de prétendre.

Dans ce travail nous examinerons successivement les points suivants :

1° Urgence de la rectification de la rive droite de l'Escaut, devant Anvers ;
2° Par qui la dépense doit être supportée ;
3° Importance commerciale d'Anvers ;
4° Ce qu'exige l'extension de notre port ;
5° Participation du gouvernement ;
6° Résumé.

I.

Urgence de la rectification de la rive droite de l'Escaut devant Anvers.

Depuis un grand nombre d'années, le Gouvernemant, comme la ville d'Anvers, se sont vivement préoccupés du régime des eaux de l'Escaut, tant au point de vue de l'évacuation des eaux supérieures que de sa navigabilité depuis la rade d'Anvers jusqu'à la mer.

Déjà, lors de la construction du canal de Selzaete, des ingénieurs de l'État ont prédit les conséquences fâcheuses qu'aurait dans l'avenir, pour les passes navigables du bas Escaut, le détournement des eaux supérieures de leur cours naturel.

Ce que ces ingénieurs avaient pressenti, est devenu aujourd'hui une réalité, et de tous côtés on réclame, dans l'intérêt du beau fleuve, qui seul dans le pays nous met en relation directe avec les pays d'outre-mer, le retour immédiat des eaux détournées, en y ajoutant aujourd'hui comme une nécessité impérieuse, l'exécution de travaux ayant pour objet de régulariser la libre circulation des eaux, laquelle doit avoir pour conséquence le creusement et le maintien des passes navigables, tant en largeur qu'en profondeur suffisantes.

L'urgence de ces travaux est commandée par les perturbations que l'on constate malheureusement, depuis quelques années, dans le régime du fleuve, lesquelles, si l'on n'y apporte un prompt et radical remède, peuvent, d'ici à très-peu de temps, compromettre l'accès de la rade d'Anvers aux navires d'un fort tonnage.

A cet égard, nous croyons savoir que le gouvernement est amplement renseigné par les rapports de ses agents spéciaux.

D'ailleurs, nous en avons eu une preuve dans la nomination en 1870, par le Gouvernement, d'une commission spéciale ayant reçu pour mission d'étudier un plan d'ensemble des quais à construire ou à redresser le long de l'Escaut à Anvers, et d'émettre un avis sur toutes les questions qui se rattachent au tracé de ces murs de quais et sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour améliorer le régime du fleuve et assurer la conservation des avantages dont il jouit.

Les mesures préconisées par cette commission ont reçu une approbation unanime de toutes les autorités, et les Chambres législatives ont voté, en 1871, un premier crédit destiné à leur réalisation.

En présence de ce qui précède et de l'aggravation continue de la situation actuelle, nous ne croyons pas avoir besoin d'insister encore sur la grande responsabilité qu'assumerait le Gouvernement en retardant davantage l'exécution des travaux préconisés, non-seulement devant le pays mais aussi devant toutes les puissances qui ont contribué au rachat du payage de l'Escaut.

Le traité consacrant ce rachat rappelle et confirme en effet les obligations imposées, tant à la Hollande qu'à la Belgique, par les traités antérieurs, pour le maintien des passes de l'Escaut en parfait état de navigabilité jusqu'en rade d'Anvers.

La rectification de la rive droite du fleuve devant Anvers formé la partie essentielle et urgente des travaux indiqués par la commission de 1870.

Elle a le double but de faire disparaître d'abord l'étranglement du fleuve devant Anvers, lequel apporte aujourd'hui un si grand obstacle au passage des eaux de flux qui vont s'emmagasiner en amont pour aider au reflux, au creusement et à l'entretien de la profondeur et de la largeur de la rade ; puis d'utiliser ce redressement à la création d'un vaste quai servant d'accostage aux plus grands navires à vapeur des différentes lignes transatlantiques, dont plusieurs sont subsidiées par le gouvernement.

Ces navires ne trouvent aujourd'hui qu'un quai d'abordage des plus dangereux, difficile, sinon impossible, et absence complète de moyens de chargement et de déchargement rapide et économique, conditions cependant essentielles au développement de cette navigation, sur laquelle repose désormais tout l'avenir commercial de notre port.

Par qui la dépense de ce travail doit-elle être supportée? C'est ce qui fera l'objet du paragraphe suivant.

II.

Par qui la dépense doit être supportée.

La rectification de la rive droite du fleuve peut se diviser en deux parts, ainsi que l'a fait d'ailleurs la commission de 1870; la première comprend l'exécution pure et simple du mur du quai suivant le tracé reconnu nécessaire pour assurer le libre écoulement des eaux et un mouillage suffisant au pied de ce mur de quai; la seconde part constitue tout ce qui concerne l'appropriation du quai au point de vue des besoins du commerce.

En ce qui concerne ce dernier point, nous partageons complètement l'avis émis par la commission précitée dans son rapport du 10 novembre 1870, ainsi conçu :

« La largeur à donner aux quais entre la crète du mur et les maisons, a déjà fait » l'objet d'études. L'administration des chemins de fer a proposé la largeur de 60 mètres » nous admettons ce chiffre, qui ne paraît pas exagéré lorsque l'on considère ce qu'il faut » ajouter aux quais actuels, pour faire cesser l'encombrement des marchandises qui envahissent » aujourd'hui la voie publique, la largeur nécessaire à l'établissement des voies de rails pour » les grues, les wagons pleins et vides et les locomotives.

» Une largeur inferieure à 60 mètres diminuerait la surface des constructions à démolir; » mais si l'on retranche les maisons ayant leurs façades sur le quai, il ne reste plus à démolir » que des bâtisses anciennes et de peu de valeur.

» Il convient de donner immédiatement au quai toute la largeur qu'il doit définitivement » avoir, parce qu'un élargissement ultérieur deviendrait presque impossible, à cause de la » valeur que les constructions nouvelles auront acquise. »

Dans l'exécution de la première part, le mur de quai proprement dit, nous pensons qu'on ne saurait équitablement réclamer le concours de la ville, ni prétendre, en l'absence de ce concours, à une participation quelconque dans les revenus du quai.

En effet, l'établissement du nouveau mur de quai forme une partie intégrante et essentielle de ce que l'on appelle la rectification du fleuve, réclamée de tous côtés dans l'intérêt de sa bonne navigabilité.

C'est donc un travail d'utilité générale, puisque le fleuve est un domaine national dont l'entretien et l'amélioration incombent incontestablement à l'État. C'est donc lui seul qui doit en supporter les frais. Et ce qui ajoute encore à ces obligations, ce sont les engagements, qu'il a pris vis-à-vis de toutes les puissances qui ont concouru au rachat du péage de l'Escaut, de maintenir en tout temps la parfaite navigabilité du fleuve.

Pour justifier, soit l'obligation qu'aurait la ville d'intervenir dans cette dépense, soit pour établir un droit à la participation dans les revenus du nouveau quai, on s'est appuyé à plusieurs reprises sur les obligations qu'aurait contratées la ville en 1815 à l'occasion de la cession par l'État des établissements maritimes d'alors.

Faisons une bonne fois justice de cette argumentation erronée, et prouvons que la ville d'Anvérs a rempli ses devoirs bien loin au delà de ce que lui imposait l'arrêté royal de cession, et que de ce chef on n'a plus rien à lui réclamer aujourd'hui.

C'est par arrêté royal du 11 mai 1815 que les bassins d'Anvers, de Bruges et d'Ostende ont été cédés en toute propriété à chacune de ces villes, à charge de leur entretien avec jouissance des revenus, produits et autres avantages de ces établissements.

Un autre arrête royal postérieur du 12 décembre 1815 détermine l'étendue de la cession en ce qui concerne Anvers, ainsi que le détail des obligations diverses qui lui sont imposées et qui toutes ont été remplies.

Ces obligations sont visées à l'article 6 de cet arrêté dont voici la traduction.

« Art. 6. — La ville pourvoïra à l'administration, à la réparation, à l'entretien et à » l'achèvement des bassins, de leurs quais, écluses, ouvrages, revêtements des talus et dépen- » dances.

» Ensuite, successivement, pour autant que nous le jugerons nécessaire et que *les revenus » stipulés à l'article 4 soient suffisants*, elle pourvoira encore à l'achèvement de la machine à

» mâter et de deux cales de carénage projetées à l'extrémité des bassins, à l'ouverture d'une
» communication publique et libre entre le grand bassin et ses quais avec l'Escaut et ses abords
» par le canal des Brasseurs et celui des Vieux Lions, à l'érection de bâtiments d'une archi-
» tecture réglée des deux côtés des bassins, le tout d'après notre approbation et nos indications,
» sous la surveillance immédiate de l'administration des travaux publics précitée. „

Constatons tout d'abord : que rien dans cet arrêté n'oblige la ville à construire des quais le long de l'Escaut, et que, par l'absence de cette obligation, le rivage de l'Escaut devant Anvers, comme le fleuve lui-même, restait classé dans le domaine national.

Plus tard, en 1819, la ville a dû prendre à sa charge l'entretien et l'achèvement des murs de quai le long de l'Escaut, d'après le plan adopté sous le Gouvernement français et dont l'exécution jusqu'à cette époque, avait été poursuivie par le Gouvernement hollandais.

En compensation de cette charge qu'on imposait à la ville, malgré toutes ses protestations, on l'a autorisée à percevoir un droit de port sur ces quais et on lui a fait abandon, entre autres, des droits de passage aux ponts mobiles des canaux de la ville, perçus par l'État jusqu'en 1819.

La perception de ces droits dans les limites des quais entretenus par la ville a été étendue en 1863 à tous les quais le long de l'Escaut, en retour des réductions de taxes consenties par la ville lors du rachat du péage de l'Escaut.

Le Gouvernement, il est vrai, a un instant mis en doute la légalité de cette perception en ce qui concerne le quai du Rhin; mais, après un échange de correspondance, M. le Ministre des Travaux publics, par sa lettre du 10 septembre 1871, a finalement reconnu les droits de la ville.

Voici, sur ce point, un extrait de cette lettre :

Bruxelles, le 10 Septembre 1871.

Au Collège des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

Messieurs,

“ Nous avons fait disparaître, de commun accord, de la convention que nous allons con-
„ clure au sujet des installations des chemins de fer à Anvers, les deux articles qui traitaient,
„ l'un, des droits de navigation, l'autre, des impôts communaux et il a été convenu que je
„ reproduirais, par la correspondance, les explications qui ont amené cette suppression. C'est
» ce que je vais avoir l'honneur de faire.

„ Quant au premier point, je n'ai pas cru qu'il fût opportun d'introduire des stipulations
„ relatives à la perception des droits de navigation dans la convention précitée; mais, d'accord
„ avec MM. les Ministres des Affaires Étrangères et des Finances, je me suis empressé de vous
„ déclarer qu'il n'entrait pas dans les intentions du Gouvernement de se prévaloir de ce fait,
„ que le quai du Rhin sera compris dans la station de ce nom, pour revendiquer à son profit
» les droits de navigation que les navires qui embarquent ou débarquent leurs voyageurs et
„ leurs marchandises à ce quai, ont à acquitter en vertu de la délibération de votre Conseil
» Communal du 22 Juin 1861, approuvée par arrêté royal du 21 Juillet 1863. »

Il ne saurait donc plus y avoir de doute au sujet de la légalité et de la légimité du droit que la ville possède de percevoir les taxes sur tous les quais le long de l'Escaut.

La construction d'un nouveau mur de quai suivant une rectification de la rive du fleuve, réclamée impérieusement par les hommes compétents pour l'amélioration et la conservation des passes navigables de la rade d'Anvers jusqu'à la mer, saurait d'autant moins infirmer ce droit que la ville consent à prendre à sa charge l'appropriation du nouveau quai avec son outillage, c'est-à-dire tous les travaux réclamés par le commerce, et qui constituent la seconde part dont nous avons parlé plus haut.

Ainsi, la rectification proprement dite doit donc être considérée comme un travail incombant exclusivement à l'État, à titre d'amélioration et conservation d'une propriété du domaine national, et son exécution ne peut en aucun cas créer un droit quelconque à une participation de l'État dans la perception des droits de navigation pour l'usage des quais, dont les frais d'appropriation seront exclusivement supportés par la ville.

III.

Importance commerciale d'Anvers.

Notre but en traitant ici la question de l'importance commerciale d'Anvers, est surtout d'arriver à bien préciser quels sont les devoirs et les intérêts réciproques de l'État et de la ville, dans l'extension de nos établissements maritimes.

Une exacte connaissance de l'importance de notre port, tant au point de vue des intérêts commerciaux et industriels du pays, que de ses relations avec les pays étrangers, nous amènera nécessairement à déterminer quelles doivent être les obligations de l'État et de la ville, pour donner et assurer dans l'avenir le développement que le commerce national réclame aujourd'hui.

Personne ne saurait mettre en doute que c'est par le port d'Anvers que le commerce et l'industrie s'approvisionnent des produits qui leur sont nécessaires comme aussi, que c'est ce port qui procure à nos industriels leurs principaux débouchés.

Plus on multipliera et facilitera le mouvement maritime, et plus ou vivifiera toutes les sources de l'activité nationale.

A ce point de vue, le principal résultat qu'il faut atteindre c'est d'assurer définitivement au port d'Anvers le grand mouvement du transit que la Hollande ne cesse depuis quarante ans de nous disputer.

Avant 1830, la situation topographique d'Anvers, comme les conditions économiques de son port, lui avaient acquis la prépondérance sur Rotterdam. La première ligne internationale de bateaux à vapeur qui s'établit, fut en effet la ligne d'Anvers à Cologne par les eaux intérieures. 1830 supprima cette voie de communication, en même temps que les débouchés des colonies, le commerce du transit disparut et le mouvement commercial, comme l'activité industrielle, périclitèrent.

La loi du 1er mai 1834 décrétant la construction d'un chemin de fer d'Anvers à Cologne, c'est-à-dire la jonction de l'Escaut avec le Rhin, nous ouvrit une voie nouvelle. Son inauguration en 1842, fut suivie immédiatement d'une reprise du transit, et immédiatement aussi le mouvement commercial et industriel du pays prit un nouvel essor.

La Hollande s'émut de la désertion du mouvement de transit du port de Rotterdam, elle y para, avec un certain succès, par une réduction notable des droits de sa navigation fluviale.

Mais de son côté la Belgique, usant de son influence sur la société du chemin de fer Rhénan, obtint en 1846 un tarif exceptionnel pour les marchandises transitant d'Anvers à Cologne. Ce tarif avantageux était tellement réduit que la balle de twist s'expédiait à meilleur marché d'Anvers à Cologne que d'Anvers à Liége, et notre transit put continuer sa marche ascendante.

La Hollande, pour reprendre l'avantage, opéra une réforme générale de ses droits de navigation pour les navires de mer. Le Gouvernement abolit tout droit de tonnage, réduisit les droits de pilotage, et la ville de Rotterdam modifia et simplifia les taxes qu'elle percevait sur la navigation.

Cette mesure eut pour effet de ralentir momentanément le développement du transit par Anvers, où une semblable réforme était alors impossible en présence du péage de l'Escaut.

Le Gouvernement belge ouvrit des négociations en vue de la suppression de ce péage, qui, à mesure que le commerce se développait, devenait d'année en année une charge plus lourde pour le Trésor public.

Ces négociations furent couronnées de succès, et en 1863, en même temps qu'était décrétée l'abolition du péage de l'Escaut, l'on procéda à une réforme économique des droits qui pesaient sur la navigation.

Comme en Hollande, le Gouvernement abolit le tonnage, réduisit les droits de pilotage, et la ville d'Anvers, de son côté, fusionnant les divers droits qu'elle percevait sur la navigation, opéra une réduction sensible sur l'ensemble de ces droits.

Depuis cette époque, le transit prit un développement considérable, que la ville favorisa en étendant l'importance de ses établissements maritimes.

Il n'est pas sans intérêt de dire que, quels qu'aient été les efforts de la ville sous ce rapport, ils sont restés au-dessous des exigences de la situation. Fréquemment des bateaux à vapeur prennent la direction de la Hollande, faute de pouvoir être garantis à l'arrivée d'une place convenable et d'une prompte expédition des marchandises; récemment encore 180,000 tonnes de minerais destinés pour l'Allemagne et que l'on se proposait de diriger sur Anvers, ont dû être envoyés à Dordrecht pour cette seule cause.

La Hollande, néanmoins, ne s'est pas découragée. Convaincue que ce n'était plus désormais par le port de Rotterdam seul qu'elle pouvait nous enlever notre prépondérance, elle se mit à créer à grands frais le port de Flessingue comme tête de ligne de sa voie ferrée la plus directe vers l'Allemagne. Elle a déjà consacré 25 millions de florins à la création de ce port, à son outillage et à la voie ferrée de Rosendaal à Flessingue. Dans deux ans ces travaux seront terminés et Flessingue présentera alors des installations parfaites qui assureront un avantage certain sur le port d'Anvers dans sa situation actuelle.

Pour combattre avantageusement cette nouvelle et sérieuse concurrence, deux choses essentielles restent maintenant à faire immédiatement pour Anvers:

Achever le chemin de fer de Gladbach avant que le nouveau port de Flessingue puisse être ouvert, et compléter dans le même délai et dans les mesures les plus larges possibles, nos installations maritimes avec l'outillage le plus perfectionné.

Qu'il nous soit permis de faire remarquer en passant, que ce n'est pas sans un calcul intéressé que la Hollande a traîné en longueur la concession du passage du chemin de fer de Gladbach sur son territoire.

Elle n'y a consenti que lorsqu'elle a cru pouvoir se donner l'assurance que la concurrence du port de Flessingue pourrait s'établir avant l'achèvement de cette ligne, et fixer ainsi des relations qu'elle nous aurait enlevées et qu'il est toujours si difficile de ramener à soi.

L'historique que nous venons de faire du transit démontre combien les deux Gouvernements ont toujours apprécié son influence sur le commerce général du pays.

Les chiffres que nous allons citer en établissent la preuve à toute évidence.

Les résultats généraux du mouvement commercial entre la Belgique et les pays étrangers (importations et exportations générales réunis) se sont élevés en :

1852 à la valeur de	fr.	1,015,600,000
1857 —	„	1,631,500,000
1862 —	„	1,967,800,000
1867 —	„	2,775,300,000
1871 —	„	4,497,200,000

1872 n'est pas encore connu.

Ainsi, pendant la première période de dix années, époque où le transit était plus ou moins stationnaire, l'augmentation n'est que de 922,200,000 francs soit en moyenne de 92,220,000 francs par an; tandis que pendant la période suivante, celle où la réforme économique de 1863 a pu produire son effet, l'accroissement est de 2,529,400,000 francs pour neuf ans, soit en moyenne 281,040,000 francs par an.

La même progression se constate dans le mouvement général des marchandises sur le chemin de fer.

Le trafic de la station d'Anvers pendant les mêmes périodes que ci-dessus se présente comme il suit :

En 1852,	le trafic est	à l'expédition de	111,600	tonnes.
„ 1857,	„	„	139,000	„
» 1862,	»	»	279,000	„
» 1867,	»	»	412,000	»
» 1872,	»	»	582,580	»

Dans la première période de dix années, l'augmentation est de 167,400 tonnes, soit en moyenne 16,740 tonnes par an.

Dans la seconde période, cette augmentation est de 303,580 tonnes, soit en moyenne par an de 30,358 tonnes.

Les chiffres qui précèdent ne se rapportent qu'aux expéditions faites par l'État ; nous voudrions pouvoir les compléter par l'indication de ceux relatifs aux expéditions faites, pendant les mêmes années, par le Grand Central.

Nous ne possédons ces renseignements que pour la seule année de 1872, pendant laquelle les expéditions ont été de 226,345 tonnes.

Le mouvement total du trafic (État et Grand Central réunis) s'est donc élevé à l'expédition, en 1872, à 808,925 tonnes.

Quant aux arrivages ou réceptions à Anvers, par l'État, la statistique s'en établit comme il suit, pour les dix dernières années :

1862.	72,133	tonnes.
1867.	303,803	»
1872.	562,273	»

Pour le Grand Central, les arrivages ont été, en 1872, de 222,143 tonnes.

Ce qui donne pour le trafic total des arrivages, en 1872 (Etat et Grand Central réunis), 784,416 tonnes.

Enfin, le mouvement général des marchandises (expédition et arrivages réunis, en 1872) atteint le total de 1,593,341 tonnes.

Ces résultats peuvent se passer de tout commentaire : l'influence qu'exerce le transit sur le commerce général du pays comme sur le trafic des chemins de fer en ressort à toute évidence, et ils tracent d'une manière sûre et indiscutable la ligne de conduite à suivre par l'État et par la ville dans le développement de toutes les installations propres à maintenir cette belle progression dans le mouvement commercial du pays.

Satisfaire à toutes les exigences du commerce maritime, c'est-à-dire, doter notre port d'installations défiant toute concurrence, tant sous le rapport des facilités que de la rapidité et de l'économie de la manutention des marchandises, telle est la tâche qui incombe à fois à l'État et à nous, tâche que nous devons remplir dans le plus bref délai et avec toute la résolution possible.

Nous allons examiner maintenant ce qui reste à faire pour l'accomplir, et justifier en même temps les projets soumis par la ville au Gouvernement.

IV.

Ce qu'exige l'extension de notre Port.

D'après ce qui précède, la nécessité pour Anvers de donner une extension à ses établissements maritimes et de les pourvoir d'un outilage perfectionné, ne saurait plus être douteuse,

En quoi doit consister cette extension ?

Nous avons démontré plus haut que le transit forme la base essentielle de notre mouvement commercial. C'est à satisfaire à tous ses besoins, à toutes ses exigences, que nous devons nous attacher principalement.

C'est la navigation à vapeur qui dessert aujourd'hui presque exclusivement ce trafic, ce sont les lignes régulières, dont le nombre s'accroît de jour en jour, qui en constituent le principal élément et qui réclament un accostage facile, sûr, et des moyens rapides et économiques de manutention.

Nos quais actuels ne répondent nullement à ces conditions, pour les uns, l'accostage n'est possible qu'à l'aide de dispositions exceptionnelles et coûteuses, pour les autres, la place est insuffisante, est pour tous, les chargements et les déchargements se font avec trop de lenteur et à trop grands frais.

A l'exemple de plusieurs autres ports, nous devons utiliser la rive droite de notre fleuve pour remplir cette lacune.

En créant un quai de 60 mètres pourvu de son outillage et de hangars accessibles aux voies ferrées, la ville dépasse la tâche qui lui incombe, et elle assure à la navigation à vapeur toutes les satisfactions que son développement exige.

Cette large installation donnée à la navigation à vapeur réclame un complément indispensable dans la création d'un vaste bassin de refuge, avec une nouvelle et grande écluse maritime, d'un tirant d'eau suffisant à l'accescion des navires du plus fort tonnage.

A ce bassin doivent être annexées des cales sèches de dimensions convenables, avec d'autres dépendances nécessaires à la réparation et à l'armement des navires.

Ce complément indispensable, nous croyons pouvoir le réaliser par l'execution du plan réduit décrit dans notre lettre du 26 avril dernier, lequel comporte en outre l'érection d'un bassin spécial pour les pétroles, dont la nécessité est reconnue depuis longtemps.

L'exécution de ce travail, jointe à l'appropriation du nouveau quai de l'Escaut et à l'outillage général de toutes les installations maritimes dont les frais seront supportés par la ville, élève la dépense à des proportions telles que la réalisation des projets serait impossible sans une large participation de l'État.

V.

Participation du Gouvernement.

Après avoir pesé les considérations que nous venons de faire valoir, le Gouvernement ne saurait méconnaître que son intervention ou sa participation dans les travaux est commandée par l'intérêt général du pays.

Il ne sera pas sans utilité de démontrer également que l'intérêt de l'État, au point de vue financier, prime celui de la ville.

On ne saurait nier que c'est à la prospérité de notre commerce que doit être attribuée la progression constante des revenus du Trésor à Anvers. Cette prospérité et due en très-grande partie aux efforts que la ville a faits pour le développement de ses établissements maritimes, efforts auxquels le concours du Gouvernement est pour ainsi dire resté étranger.

Cependant, comme nous allons l'établir, c'est le Gouvernement qui en a retiré les plus grands profits.

Examinons d'abord quelle a été, depuis vingt ans, la progression du produit des impôts directs; en voici la statistique :

	1852.	1857.	1862.	1867.	1872.
Contribution foncière en principal. fr.	358,720 »	374,354 »	385,956 »	404,258 »	584,426 60
— personnelle	686,618 10	742,505 42	812,711 45	885,974 07	1,096,618 30
Patentes	255,652 98	285,220 98	301,163 15	317,307 47	443,018 52
Totaux. . . fr.	1,300,991 08	1,402,080 40	1,499,830 60	1,607.539 54	2,124,063 42

Mettons en regard de ces chiffres la progression subie dans la perception des centimes additionnels ordinaires perçus par la ville pendant les mêmes années.

	1852.	1857.	1862.	1867.	1872.
7 centimes additionnels ordinaires. fr.	68,484 21	76,616 57	82,228 55	88,509 95	110,120 07

Ainsi, tandis que pour l'État l'accroissement de revenus est de fr. 823,0272 34 centimes, il n'est pour la ville de fr. 42,035.86 centimes.

Constatons incidemment que, dans cette progression, l'influence du développement du commerce se fait sentir dans la même proportion que sur le mouvement général des affaires et sur le trafic du chemin de fer.

En effet, pendant la première période décennale (1852-1862) l'augmentation des recettes de l'État, d'après le tableau qui précède, est de fr. 198,839 25 centimes, soit par an fr. 19,883 95 centimes; pour la seconde période (1862-1872), elle est de fr. 624,232 82 centimes, soit fr. 62,423 28 centimes par an.

Nous devrions pouvoir établir ici quelle a été la progression des autres impôts perçus par l'État à Anvers; mais nous n'en possédons pas les éléments. Cependant, nous n'hésitons pas à dire, que nous rencontrerions de] ce côté une progression identique.

Quant à la ville, son principal impôt était naguère l'octroi. L'abolition de cet impôt en 1860 a été une cause de perturbation dans ses finances. La part qui lui a été attribuée dans le fonds communal est restée stationnaire pendant dix ans, alors que la ville devait compter sur l'augmentation du produit de cet impôt pour remplir vis-à-vis du Gouvernement les engagements, qu'elle avait contractés en 1859, d'intervenir pour 10 millions dans les travaux de construction de la nouvelle enceinte militaire, et faire face aux dépenses que lui imposait l'accroissement de son territoire.

La position précaire faite à la ville par la loi de 1860 a été reconnue tant à la Chambre des Représentants qu'au Sénat; dans les deux assemblées, divers orateurs ont admis qu'elle

avait droit à une compensation, et ce droit a été confirmé dans la discussion par un membre du Gouvernement, l'honorable M. Rogier, alors Ministre de l'Intérieur.

Cette compensation, souvent réclamée depuis, la ville d'Anvers l'attend toujours.

Traduisons en chiffres la perte que la ville a éprouvée du chef de la suppression de l'octroi.

A la Chambre, l'honorable M. Loos, et au Sénat, l'honorable M. Joostens, ont établi que cette perte s'élèverait à 345,000 francs par an, somme que devait produire l'incorporation des faubourgs à la ville.

De 1861 à 1864, en tenant compte de l'augmentation normale de l'impôt et de ce que les 60 mille francs de nouvelle taxes créées 1860 n'ont pas été compris dans la répartition du fonds communal, elle a été de. .fr. 640,000 »

A partir de 1865 devait se produire l'augmentation de 345,000 francs.

Jusqu'en 1870, la part de la ville dans le fonds communal est restée immuable ; il y a donc de ce chef une seconde perte de . . . . 2,070,000 »

à laquelle il faut ajouter l'augmentation normale pendant ces six années de l'ensemble de l'impôt, augmentation que l'on peut évaluer à. . . . . 400,000 »

TOTAL. . .fr. 3,110,000 »

La ville a donc subi du chef de la répartition du fonds communal une perte de 3,110,000 francs.

Passons maintenant aux revenus provenant directement de l'activité commerciale.

Voici la statistique de la progression du produit des chemins de fer (marchandises) et des télégraphes à Anvers depuis vingt ans.

	1852.	1857.	1862.	1867.	1872.
Chemins de fer . . . . . fr.	1,193,837 98	1,608,508 41	2,120,933 92	2,786,988 93	6,332,576 21
Télégraphes.	34,875 70	64,282 95	78,845 58	370,340 55	456,045 74
TOTAUX. . . . fr.	1,228,713 68	1,672,791 36	2,199,779 50	3,157,329 48	6,788,621 95

Comme pour le mouvement des marchandises, nous regrettons de ne pouvoir donner ici la statistique de la progression des recettes à l'expédition à Anvers pour le Grand Central.

Pour l'année 1872 cependant, nous pouvons dire que cette recette s'est élevée à la somme de fr. 2,700,471 94 c[s]; ce qui porte les recettes totales pour le trafic des marchandises à l'expédition (État et Grand Central réunis) à. fr. 9,849,083 89

Nous ne possédons les recettes pour les marchandises d'arrivages à Anvers que pour l'année 1872.

Elles sont pour l'État de . . . . fr. 3,822,403 94
Id. Grand Central 1,855,624 66

TOTAL. . . . fr. 5,678,028 60

Ainsi donc l'importance de la station d'Anvers (marchandises) se traduit aux expéditions par une recette de . . . . fr. 9,489,083 89
Aux arrivages id. 5,678,028 60

TOTAL. . . . fr. 15,167,112 49

La statistique que nous avons pu nous procurer des recettes de la douane donne les indications suivantes :

	1862.	1867.	1871.
Douanes et accises . . . . fr.	7,526,685 64	8,124,756 77	12,178,831 74

Nous n'avons pas pu nous procurer les chiffres de 1852 et de 1857; la comparaison des produits de ces cinq années ne serait guère exacte, attendu que c'est pendant cette période quinquennale que s'est opérée la réforme économique qui a amené, d'une part, de fortes réductions sur l'ensemble des droits, d'autre part, la suppression totale de plusieurs de ces droits.

Le chiffre donné pour 1871 ne comprend plus les droits du sel, que comportent les années précédentes et qui a été aboli en 1870.

Pour faire la part de la ville dans cette prospérité, nous faisons suivre ici le bilan de l'exploitation de ses établissements maritimes pendant les mêmes années :

	1852.	1857.	1862.	1867.	1871.
Recettes. . . . . fr.	280,923 77	400,783 41	475,669 65	859,683 61	1,446,349 56
Dépenses	66,948 17	693,440 17	1,077,538 28	1,014,102 85	1,045,668 12
Excédant des recettes . . . fr.	213,975 60	»	»	»	400,681 44
Déficit des recettes	»	292,656 76	601.868 63	154,419 24	»

En ce qui concerne l'exercice 1871, nous croyons devoir faire remarquer qu'indépendamment des dépenses renseignées ci-dessus, il y a une somme de fr. 355,074 43 c^s pour le déplacement de l'écluse n° 6 du canal de la Campine qui, à la rigueur, aurait dû faire masse avec les autres, ce qui eût réduit l'excédant à la somme de fr. 45,607 01 c^s. Si nous n'avons pas tenu compte tout d'abord de cette dépense, c'est qu'elle doit trouver dans l'avenir une compensation dans la cession des terrains consentie par le Gouvernement, et provenant de la portion du lit du canal supprimé.

Il résulte des tableaux précédents que les recettes de l'État à Anvers (douanes et chemins

mins de fer réunis) se sont accrues, pendant la deuxième période décennale (1862-1872) fr. 9,240,988 44 c^{s}, pendant que celles de la ville ne s'accroissent en neuf ans que de fr. 970,679 91 c^{s}.

De plus, les résultats de l'exploitation des établissements maritimes par la ville se présentent pour les cinq années réunies en déficit de fr. 434,287 59 c^{s}, déficit qui a dû être couvert par les impôts extraordinaires créés pour la dotation des deux emprunts affectés au payement des nouveaux travaux.

Avant de passer plus loin, constatons encore que les effets du ralentissement ou de l'augmentation du mouvement général du commerce s'accusent dans les mêmes rapports que nous avons établis plus haut.

De l'ensemble des statistiques que nous venons de produire, il résulte à toute évidence comme nous le disions plus haut, qu'au point de vue financier, l'intérêt de l'État prime celui de la ville.

Plusieurs Gouvernements voisins et le Gouvernement belge lui-même l'ont si bien compris, qu'ils n'ont pas hésité à se charger, même à l'exclusion du concours des villes, de la création et du développement des ports de commerce.

En France et en Hollande, c'est l'État qui, presque exclusivement, exécute ces travaux; en Belgique, nous constatons ce fait singulier : un même arrêté royal a fait cession en 1815 aux villes d'Anvers, d'Ostende et de Bruges des bassins y existants; les conditions sont identiques pour les trois villes; la ville d'Ostende a négligé l'entretien de ses établissements et n'a, à plus forte raison, rien fait pour les développer. C'est l'État belge qui, depuis vingt-cinq ans, s'est chargé de ce soin; près de 15 millions de francs y ont été affectés par lui depuis cette époque, sans intervention aucune de la ville, et cependant les revenus que procure au Trésor public le port d'Ostende ne peuvent pas un seul instant être comparés à ceux qu'il retire de notre port.

Anvers, au contraire, a vainement réclamé jusqu'ici un concours efficace de l'État dans les sacrifices qu'il s'est imposés.

Ce n'est pas que nous ayons l'intention de blâmer en rien les dépenses que l'on a faites ailleurs; au contraire, jamais une voix ne s'est élevée à Anvers que pour les approuver, et nos députés aux Chambres législatives ont toujours appuyé de leurs votes les crédits qui ont été demandés, tant pour les Flandres que pour les autres parties du pays.

La discussion de l'abolition des octrois de 1860, et alors que les intérêts d'Anvers étaient si gravement compromis, a fourni une preuve éclatante du patriotisme de la métropole du commerce belge.

En rappelant ces faits, nous pouvons nous demander si la justice distributive n'exige pas que l'on fasse enfin pour Anvers ce que l'on a fait pour toutes les autres parties du pays.

Ajoutons que sous le Gouvernement des Pays-Bas, c'est-à-dire, avant 1830, deux faits se sont produits qui prouvent que l'on n'interprétait pas alors, comme le Gouvernement le fait aujourd'hui, les dispositions de l'arrêté royal de 1815.

Lors de la cession des bassins, les quais St-Laurent et Napoléon, privés de toute communication avec la ville, pour les charrois, ne pouvaient pas être utilisés pour trafic commercial.

Le développement du commerce maritime ayant rendu nécessaire l'appropriation de ces quais, une voie carrossable fut ouverte en 1821 par la construction d'un pont en fer sur l'écluse intermédiaire des deux bassins.

C'est la Chambre de commerce, à cette époque corps administratif dépendant du Gouvernement, qui prit ce pont à ses frais en couvrant la dépense, sans intervention aucune de la ville; celle-ci se borna, conformément aux stipulations de l'arrêté royal de 1815, à l'appropriation des quais précités.

Plus tard, en 1828, lorsqu'il s'agit de la construction du nouvel entrepôt, qui devait constituer une nouvelle extension de nos établissements maritimes, la ville n'intervint pas davantage.

Une commission instituée par le Gouvernement fut chargée de l'érection du nouvel entrepôt. Les frais de construction ont été couverts au moyen d'un emprunt de 700,000 florins

des Pays-Bas, contracté pour cet objet à raison de 5 p. % l'an et auquel l'administration locale est restée étrangère. Le montant de ces intérêts, dont le roi Guillaume avait garanti personnellement le payement, devait se prélever sur les revenus de l'établissement, et l'excédant, après déduction des frais d'administration, était destiné à l'amortissement du capital de l'emprunt. Après apurement de la dette, l'entrepôt devenait la propriété de l'État.

La ville, il est vrai, abandonna la jouissance gratuite des terrains nécessaires à l'établissement de cette construction; mais elle n'a fait que suivre en cela une tradition séculaire. Il y a trois siècles, en effet, la ville d'Anvers fit également, aux villes de la Hanse, abandon de la jouissance gratuite du terrain sur lequel a été élevée la maison hanséatique.

Le Gouvernement des Pays-Bas interprétait donc les obligations de l'arrêté royal de 1815 comme n'impliquant pas absolument pour la ville la charge d'étendre à ses seuls frais les établissements maritimes qui lui avaient été concédés, lorsque les besoins généraux du commerce en auraient imposé la nécessité.

C'est cependant cette prétention que le Gouvernement belge ne cesse d'opposer jusqu'ici à toutes nos légitimes demandes d'intervention.

Quoi qu'il en soit, voulant donner une nouvelle preuve de la conscience que la ville met à remplir son devoir envers la nation, comme envers elle-même, et le désir qu'elle a d'entrer dans les vues du Gouvernement, elle admet sa participation dans l'exploitation des établissements maritimes d'après les principes suivants:

Adoptant comme base d'un arrangement avec l'État l'exécution immédiate:

1° de la rectification du fleuve devant Anvers;
2° de l'outillage des anciens établissements maritimes;
3° de l'exécution du plan réduit pour l'extension des susdits établissements;
4° enfin, de l'adoption en principe du plan général d'extension dans l'avenir.

L'intervention de chacune des parties pourrait être établie comme il suit:

A. *Rectification de la rive droite de l'Escaut devant Anvers.*

Deux parts sont à faire dans ce travail : la rectification proprement dite, c'est-à-dire l'exécution du mur de quai d'après les alignements adoptés par la commission de 1870; puis, derrière ce mur, l'appropriation du nouveau quai et son outillage,

Comme nous l'avons démontré dans ce mémoire, la première part doit incomber incontestablement à l'État, au même titre que les travaux exécutés à la Meuse, aux ports d'Ostende, Nieuport, Blankenberghe, ainsi qu'au canal de Terneuzen.

Pour assurer l'exécution de ce travail dans un délai qui ne devrait pas dépasser cinq ans, le Gouvernement solliciterait des Chambres législatives les crédits nécessaires sur le restant de l'emprunt de 300 millions.

La seconde part serait attribuée à la ville.

B. *Outillage des anciens bassins.*

L'outillage de nos bassins actuels serait fait aux frais de la ville; elle pourvoirait à cette dépense comme à celle qui précède à l'aide de l'emprunt qu'elle va contracter.

C. *Exécution du plan réduit.*

Ces travaux devraient s'exécuter par la ville, au moyen de fonds à fournir par l'État.

La dépense à résulter de ces travaux serait répartie sur cinq exercices : la première année

comprenant les frais d'expropriation, nécessiterait une somme d'environ 12 millions; les quatre autres années exigeraient chacune une dépense de 5 millions, ce qui donne un total de 32 millions, évaluation de cette dépense.

Ce mode d'intervention pourrait former l'apport réel de l'État dans l'exploitation en commun des établissements maritimes; il formerait à peu de choses près une part égale au sacrifice fait et à faire encore par la ville pour son port.

En effet, la ville a consacré jusqu'ici à l'extension de ses établissements maritimes :

1° Sur l'emprunt de 1859 une somme de . . . . fr.	5,500,000 »	
2° — 1867 —	10,000,000 »	
		15,500,000 »

A ces chiffres il faut ajouter d'après ce qui précède :

1° Outillage des anciens bassins évalué à . . . . fr.	8,000,000 »	
2° Appropriation du quai à l'Escaut et son outillage	11,000,000 »	
		» 19,000,000 »
Total. . . .		fr. 34,500,000 »

La part de chacun serait donc à peu près égale.

Voyons de quelle façon devrait s'établir le compte de participation.

D'après les résultats de l'exercice 1871 le bilan de l'ensemble des établissements maritimes et de leurs dépendances se solde par un boni de . . . . fr. 400,681 44

Mais les nouvelles charges que la ville s'impose nécessitent pour 19 millions une dotation à 4 1/2 p. °/o de . . . . 855,000 »

De sorte qu'il y aurait un nouveau découvert par an de . . . . . . , . 454,318 56

Les premières augmentations de recettes seraient affectées à l'amortissement de ce découvert, en compensation des sacrifices faits antérieurement par la ville pour son port, sans subside aucun de l'État, quoique ces sacrifices aient largement contribué à la prospérité du Trésor public, tant par l'accroissement du produit de tous les impôts, que par celui du trafic des chemins de fer.

Les frais généraux et les dotations des emprunts contractés et à contracter par la ville étant couverts par les recettes, le surplus serait affecté au payement de la dotation des fonds fournis par l'État.

Enfin, lorsque la situation se trouverait complétement équilibrée, le partage des bénéfices se ferait au prorata des mises de chacun.

En outre, il serait entendu que lorsque des travaux d'extension seraient reconnus nécessaires, chacune des parties supporterait la moitié de la dépense.

La priorité que nous revendiquons pour l'extinction de notre découvert sera, de plus, amplement compensée pour l'État, par l'accroissement évident des revenus du chemin de fer.

Il nous reste à examiner l'organisation qu'il faudrait donner à la gérance des installations maritimes de notre port ainsi complétées, de manière à donner satisfaction à tous les intérêts engagés.

On créerait un conseil d'administration composé de 11 membres présidé par le bourgmestre d'Anvers, et comprenant en outre 5 membres nommés par le conseil communal et 5 membres nommés par le Gouvernement,

A ce conseil il serait adjoint un secrétaire général administrateur ayant voix consultative.

Il va sans dire que cette commission n'opérerait qu'à titre de simple délégation, de telle sorte que le Gouvernement et le conseil communal conserveraient la sanction de toutes les mesures organiques et budgétaires.

La nomination des employés, y compris celle du secrétaire général administrateur, appartiendrait à la ville, le conseil d'administration préalablement entendu.

Telles sont les propositions que nous soumettons au Gouvernement avec l'espoir fondé de les voir favorablement accueillies.

VI.

RÉSUMÉ.

Nous pourrions étendre beaucoup plus loin le travail de comparaison que nous venons de faire; les renseignements à cet égard abondent; mais nous croyons que ceux que nous avons mis en lumière établissent suffisamment l'intérêt primordial de l'État dans le concours efficace qu'il doit apporter au développement de nos installations maritimes.

Nous avons prouvé victorieusement :

1° Que la rectification de l'Escaut devant Anvers est un travail d'intérêt national, et que l'État seul doit en supporter la dépense;

2° Que la ville, en se chargeant de l'approbation du nouveau quai à l'Escaut et de l'outillage de ses anciens bassins, comble la mesure des sacrifices qu'on est en droit d'exiger d'elle.

3° Qu'en retour de la participation de l'État dans les revenus de notre port, nous pouvons exiger de lui qu'il prenne à sa charge les dépenses de l'extension indispensable à donner à nos établissements actuels;

4° Que ce concours constitue pour l'État un apport à peu près égal à celui de la ville.

De plus, nous avons encore établi l'influence incontestable des progrès du mouvement commercial du port d'Anvers, et principalement ceux du transit, sur la prospérité générale du commerce et de l'industrie du pays.

Et en outre, nous avons constaté que c'est l'État qui retire de cette prospérité croissante la plus grande somme de profits.

Les propositions que nous soumettons aujourd'hui avec confiance au Gouvernement, fixent la limite des sacrifices que la ville d'Anvers peut s'imposer dans l'intérêt de son commerce, sans faire peser sur la généralité de ses contribuables des charges qui dépasseraient la somme des avantages que ce commerce leur procure, et sans compromettre aussi d'autres intérêts confiés à la sollicitude de son administration.

Tandis que tous les ports s'efforcent d'étendre le cercle de leur trafic commercial, Anvers ne saurait rester inactif sans préparer sa décadence dans un avenir très-prochain.

Hambourg a déjà construit et installé, pour sa navigation à vapeur, un large quai de 1,500 mètres de développement le long de son fleuve; ce quai est pourvu de grues mobiles et de hangars couverts et clôturés, desservis par le chemin de fer.

A Cuxhaven on crée, depuis un an, des établissements maritimes sur une vaste échelle.

Marseille s'est doté d'installations à nulles autres pareilles; Bordeaux, le Havre, Dunkerque, Brême et Rotterdam donnent à leurs ports de grands développements.

Liverpool, dont les établissements commerciaux actuels sont déjà si étendus, va cependant consacrer encore 100 millions de francs à leur extension et à une installation spéciale le long de la Mersey, pour sa navigation à vapeur, et cela malgré le voisinage de Birkenhead sur la rive opposée du fleuve, dont les installations sont si complètes et si favorablement disposées pour le commerce.

Flessingue enfin, à nos portes, construit un vaste port qui sera pourvu de toutes les facilités nécessaires à la navigation à vapeur, et cela avec l'intention bien avouée de nous enlever notre commerce du transit.

C'est la plus sérieuse concurrence qui se soit jamais tentée contre le port d'Anvers, et dont il faut, à tout prix, prévenir les funestes effets.

Ce qui rend cette concurrence surtout redoutable, c'est que le Gouvernement néerlandais en supporte toute la dépense.

Avec ses ressources forcément limitées, la ville d'Anvers ne peut pas seule soutenir la lutte avec un pareil adversaire, et nous n'hésitons pas à dire, en présence de tous ces faits, que l'État belge assumerait la plus lourde responsabilité en nous refusant plus longtemps son concours.

Par sa situation topographique, à laquelle celle d'aucun port du continent n'est comparable, Anvers est appelé aux plus hautes destinées.

Mais les efforts du Gouvernement et de la ville doivent compléter les avantages dont la nature l'a doté.

Qu'on exécute les travaux qui font l'objet de l'ensemble de nos propositions, et la prépondérance d'Anvers sur tous les ports rivaux, comme le développement de la richesse nationale, sont à jamais assurés.

Permettez-nous donc en terminant, Monsieur le Ministre, d'exprimer le vœu d'être appelés à très-bref délai à arrêter avec vous un arrangement définitif qui, nous l'espérons, sera de nature à atteindre ce but national.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Pour le collége des bourgmestre et échevins :
Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Par Ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

No II.

Anvers, le 6 Septembre 1873.

A Monsieur J. MALOU, *Ministre des Finances.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le mémoire, par lequel nous avons eu l'honneur de proposer au Gouvernement, le 4 août dernier, une combinaison dont l'adoption serait de nature à permettre la prompte exécution des travaux maritimes projetés pour le port d'Anvers, se termine par les mots suivants :

« Permettez-nous donc, Monsieur le Ministre, d'exprimer le vœu d'être appelés à très-bref délai à arrêter avec vous un arrangement définitif. »

La présente a pour but de réitérer ce vœu. Nous n'avons pas besoin de vous dire, Monsieur le Ministre, combien il importe de mettre le temps à profit. Les besoins du commerce et de la navigation deviennent de jour en jour plus grands et les ports voisins s'organisent à qui mieux mieux, à l'effet de nous enlever le plus de trafic possible. Il faut que nous marchions. La gravité de la situation n'échappe certes pas à votre attention, Monsieur le Ministre, et nous espérons donc, qu'au premier jour, vous nous ferez l'honneur de nous accorder l'entrevue sollicitée.

En attendant, nous vous présentons la nouvelle assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

N° III.

Bruxelles, le 17 Septembre 1873.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

Dans votre lettre du 4 Août dernier, rappelée le 6 Septembre et portant le n° 1512 W, 4me bureau, vous citez quelques chiffres concernant l'exploitation des établissements maritimes, pour les années 1852, 1857, 1862, 1867 et 1871.

Pour achever l'étude des importantes questions dont je n'ai cessé de m'occuper, autant que les circonstances me l'ont permis, j'aurais besoin de connaître d'une manière complète et détaillée, pour chacune des années de 1852 à 1873, la nature et le montant de toutes et de chacune des recettes et des dépenses ordinaires ou extraordinaires, en d'autres termes, selon votre expression, d'avoir les *bilans de l'exploitation* des établissements maritimes.

Je ne doute pas, Messieurs, que ces documents existent et que vous pourrez très-prochainement m'en donner communication.

Agréez, etc.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

N° IV.

Anvers, le 22 Octobre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 17 Septembre dernier, cabinet, vous exprimez le désir de connaître d'une manière complète et détaillée, pour chacune des années de la période de 1852 à 1872, la nature et le montant de toutes et de chacune des recettes et des dépenses ordinaires ou extraordinaires se rapportant à l'exploitation de nos établissements maritimes.

Cette demande vous est suggérée par quelques chiffres cités dans notre lettre du 4 Août dernier, et dans la supposition que les documents par vous demandés existent dans nos archives.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître, Monsieur le Ministre, que, contrairement à vos prévisions, il n'existe pas de comptabilité spéciale à ce sujet. La situation financière résultant de l'exploitation des établissements maritimes se trouve confondue dans la comptabilité générale de la ville, et si nos prédécesseurs n'ont pas jugé nécessaire de dresser à ce sujet des bilans annuels séparés, nous croyons devoir l'attribuer : 1° au caractère tout communal de ces établissements qui sont la propriété exclusive de la ville; 2° à la difficulté de déterminer d'une manière exacte la quote-part afférente à l'exploitation de ces établissements dans diverses dépenses d'administration générale, telles que : personnel des bureaux de l'Hôtel de ville, police, pompiers, éclairage, régie des boues et immondices, etc.

Les chiffres cités dans notre rapport précité nous ont été fournis par notre ingénieur, qui les a puisés dans les tableaux synoptiques des comptes communaux annuels. Nous nous sommes

de nouveau adressés à lui pour réclamer les renseignements supplémentaires demandés par votre dépêche susmentionnée. Il nous a fait connaître à cette occasion qu'une erreur majeure avait été commise dans son premier travail, où on avait porté en compte, par double emploi, parmi les dépenses extraordinaires, d'une part celles effectuées sur le produit des emprunts, d'autre part, les intérêts requis pour la dotation de la partie de ces emprunts afférente aux mêmes travaux.

Les nouveaux états, que nous avons l'honneur de vous fournir avec la présente (1), ont été rectifiés en conséquence, vérifiés et complétés par le personnel de notre bureau de la comptabilité communale. Malgré la difficulté que présentait ce travail et la minime importance de ses résultats au point de vue des propositions contenues dans notre lettre du 4 Août, nous avons tenu cependant à déférer dans la limite du possible à votre demande, à l'effet d'accélérer de la part de votre Département l'étude des importantes et urgentes questions qui s'y rattachent.

D'après ce travail, les bilans annuels s'établissent comme il suit (2) :

. . . .

. . . .

La quote-part des établissements maritimes dans les frais généraux d'administration a été arbitrée par nous à une somme globale de 100,000 francs l'an. Ce chiffre a été obtenu comme il suit : Frais généraux de police, pompiers, éclairage, régie des boues et immondices pendant les années 1868 à 1872 inclusivement, fr. 3,037,540 78 c^s, dont la moyenne, $^1/_5$ égale. fr. 607,508 15 c^s par année. — La ville est divisée en 7 sections et nous avons attribué aux établissements maritimes, pour leur quote-part dans ces frais, $^1/_7$, soit l'import d'une section, ce qui certes reste au-dessous de la réalité . . . . : . . . . fr. 86,786 87

En y ajoutant le traitement du personnel d'un des bureaux de l'Hôtel de ville, chargé des affaires du port. . . . . 12,500 »

nous arrivons à un chiffre de . . , ... fr. 99,286 87

que nous arrondissons à 100,000 francs l'an, en négligeant une masse d'autres dépenses générales accessoires payées sur les crédits pour contributions, assurances contre incendie, pavages, frais de procédure, imprévus, etc.

Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de vous faire remarquer pour l'élucidation des résultats du travail qui précède :

1° Que pendant la période de 1852 à 1861 inclusivement, ces bilans présentent annuellement des bénéfices plus ou moins importants, et qu'à partir de 1862, les bénéfices se traduisent en des déficits annuels, sauf en ce qui concerne l'année exceptionnelle de la guerre franco-allemande, 1871, pendant laquelle les droits de navigation ont été excessivement élevés, et dans le bilan de laquelle nous n'avons pas tenu compte, comme nous l'avons expliqué dans notre lettre précitée du 4 Août, d'une somme de fr. 355,074 43 c^s également dépensée dans l'intérêt des travaux maritimes, pour le déplacement de l'écluse n° 6 du canal de la Campine;

2° Que l'année 1872 laisse également un boni de fr. 99,803 28 c^s; mais que les dépenses faites pendant cet exercice pour la continuation des travaux de déplacement de l'écluse mentionnée au paragraphe précédent ont absorbé au delà de cette somme. Elles figureront au compte communal de 1873, chapitre des rappels, comme ayant été payées sur des crédits alloués à cet effet au Budget de 1871 et non épuisés à la clôture du compte de cet exercice;

3° Que nous n'avons rien porté en compte pour intérêts sur les déficits accusés par le bilan de l'exploitation de 1862 à 1870;

4° Que la somme de 10 millions à laquelle notre ingénieur a arbitré le montant des dépenses effectuées sur notre dernier emprunt de 22 millions pour l'agrandissement des établissements maritimes, ne peut encore être exactement déterminée par nous. Nous en établirons le montant réel lorsque les travaux en voie d'achèvement seront complètement terminés;

(1) Voir les annexes n°s VIII et IX à l'Exposé des motifs.
(2) L'annexe n° VII à l'Exposé des motifs reproduit ces chiffres sous une autre forme plus claire et plus saisissable.

5° Que les boni qui se produisent sur les exercices 1852 à 1861 résultent, d'après notre appréciation, de ce que le bilan de 1852 ne comprend que les recettes et les dépenses *de cet exercice*, sans tenir compte des capitaux dépensés par la ville depuis 1815 jusqu'à cette date pour l'achèvement des quais de l'Escaut, des bassins, des musoirs, écluses et l'achat des propriétés démolies pour l'établissement et l'alignement des quais, etc. Si, comme nous le supposons d'après certains chiffres acquis, l'exploitation de 1815 à 1852 a constitué la ville en avance de capitaux, il faudrait grever les bilans à partir de cette dernière année des intérêts des capitaux antérieurement dépensés; mais il serait très-difficile d'établir encore ce travail rétrospectif d'une manière exacte, et nous ne voyons pas du reste qu'il puisse offrir quelque utilité pour l'instruction des affaires qui nous occupent en ce moment. C'est pour ce motif que nous ne l'avons pas fait confectionner, mais nous avons cru utile cependant d'attirer votre attention sur les considérations qui précèdent pour éclaircir la situation.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Collége échevinal,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

No V.

Anvers, le 2 Décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à la conversation que nous avons eu l'honneur d'avoir à ce sujet avec vous, hier, nous nous empressons de vous informer que les droits de navigation que nous avons perçus sur les navires qui ont fait des opérations commerciales en rade, embarcadères ou à un quai du fleuve, ou qui sont entrés dans les canaux intérieurs, se sont élevés approximativement comme il suit, non compris les 15 centimes additionnels :

1871 . , ...	fr.	108,906 39
1872		98,304 20

Les droits de bassins pendant les mêmes années ont produit, non compris les 15 centimes additionnels :

1871	fr.	888,325 36
1872		756,252 97

A cette occasion, et à l'effet de faciliter dans la conférence que nous aurons encore à ce sujet, lundi prochain, la solution des diverses questions soulevées, nous croyons devoir résumer ici, par écrit, les propositions que nous avons échangées verbalement jusqu'à ce jour.

Vous avez admis, Monsieur le Ministre, que l'État fera à ses frais, risques et périls, la reconstruction et la rectification des murs de quai, de manière à y rendre possible l'accostage des steamers de grande navigation, sauf examen de la question de savoir à qui reviendront les produits futurs.

La ville aurait, d'après vous, à faire à ses frais exclusifs l'agrandissement de ses établissements au Nord, l'outillage et l'amélioration de ceux existants.

Elle pourrait à cet effet pratiquer une percée dans les fortifications et construire des nouveaux bassins et hangars à pétrole en avant de la citadelle du Nord.

Voici en résumé les propositions que nous avons eu l'honneur de vous soumettre hier, Monsieur le Ministre, quant au partage des droits de navigation :

Une fois le travail des quais terminé, et dans la prévision qu'un grand nombre de steamers entrant actuellement aux bassins de la ville et y payant les hauts droits, chargeront ou déchargeront dorénavant aux quais améliorés, au détriment du produit des droits de bassins, la ville consentirait à partager avec l'État le produit des droits de navigation perçus dans le fleuve et dans les canaux intérieurs, sur le pied ci-après :

1° Il serait tenu une comptabilité distincte du produit des droits de navigation dans les bassins et dans le fleuve et les canaux;

2° La ville prélèverait, sur l'ensemble des divers produits octroyés par le règlement de 1863, la somme totale des recettes qu'elle aura effectuées en 1873;

3° Les droits à percevoir dans le fleuve seront, après prélèvement du manquant éventuel pour combler l'intégralité de la recette de 1873, partagés entre la ville et l'État, sous déduction des frais de gestion et de perception à faire par la ville.

Vous nous avez dit dans notre entretien d'hier, Monsieur le Ministre, qu'il serait peut-être préférable d'établir entre l'État et la ville une participation générale du chef de tous les droits de port et de bassin.

Nous nous permettrons de vous faire observer que nos propositions du 4 Août dernier étaient conçues daus ce sens, et il nous serait agréable de connaître d'avance vos contre-propositions, au cas où vous croiriez ne pouvoir accepter celles que nous avons eu l'honneur de vous soumettre hier, et qui sont, d'après notre appréciation, des plus équitables.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Collége des Bourgmestre et Échevins,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

N° VI.

Bruxelles, le 3 Décembre 1873.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

Messieurs,

Je m'empresse de répondre à votre lettre d'hier (comptabilité, 1er bureau, sans n°).

Et d'abord je vous remercie des renseignements sur les produits que les quais et les bassins ont donnés respectivement en 1871 et en 1872.

Vous croyez devoir à cette occasion résumer par écrit les propositions qui, selon vous, auraient été échangées verbalement jusqu'à ce jour, afin dites-vous, de faciliter la solution.

Dès l'origine, il m'a paru évident que le meilleur, sinon le seul moyen d'aboutir à régler équitablement les divers intérêts, était d'ouvrir une négociation verbale et de conserver de part et d'autre le secret de ces conférences.

Je devais croire que nous étions d'accord à cet égard.

Si je répondais à cette partie de votre lettre pour redresser les erreurs et les lacunes qu'elle contient, en ce qui concerne le sens et la portée donnée à mes observations ou même à des idées exprimées sous réserve d'examen ultérieur par moi-même, une négociation par écrit se trouverait dès lors substituée à celle qui est engagée, et nos conférences deviendraient inutiles.

Je persiste à croire que, loin de faciliter ainsi la solution, on la rendrait très-difficile et peut-être impossible. J'aurais en effet beaucoup de rectifications à faire, beaucoup de points à préciser ou à compléter.

Je m'en abstiens aujourd'hui jusqu'à ce que je sache si votre intention est de traiter désormais l'affaire par correspondance. En ce cas, je rétablirais les faits comme je les ai compris et exposés à mon point de vue, et peut-être, au lieu d'un accord très désirable que je m'efforcerai encore de réaliser, aurions-nous le regret de ne constater qu'un dissentiment.

Je ne doute pas, Messieurs, que vous apprécierez ces considérations, dictées par les intentions les plus conciliantes.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

N° VII.

Anvers, le 5 Décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Nous nous empressons de vous informer, en réponse à votre lettre du 3 de ce mois, cabinet, reçue hier, que nous n'avons nullement l'intention de substituer une négociation par correspondance, à celle qui est engagée verbalement entre nous au sujet de nos travaux maritimes.

Si, aux renseignements que nous vous avons fournis à votre demande, nous avons cru devoir ajouter un résumé de l'état de la question et des propositions que nous vous avons faites dans notre dernière entrevue, ce n'est pas pour prendre acte de vos observations, ni des idées que nous croyons avoir été exprimées par vous, mais dans le seul but de vous mettre à même de bien apprécier nos propositions et de faciliter leur examen dans la nouvelle conférence que nous aurons l'honneur d'avoir avec vous à ce sujet lundi prochain.

Il est donc inutile, Monsieur le Ministre, que vous procédiez, en ce qui concerne les idées que nous vous avons attribuées, à une rectification quelconque.

Notre unique désir est de terminer dans le plus bref délai la solution des graves questions qui nous occupent.

Veuillez agréer, etc.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

N° VIII.

—

Bases de la convention à faire.

Projet envoyé à M. le Bourgmestre d'Anvers le 9 Décembre 1873.

I.

L'Etat reprend les quais.

II.

Il les reconstruira sur un nouvel alignement.
Il y aura le long des quais reconstruits un mouillage de 8 mètres à marée basse sur ne partie, et de 6 mètres sur le restant.

III.

Le Werf sera enlevé.

IV.

Tous droits et taxes provenant de la rade, de l'accostage aux quais et de l'exploitation par l'État des quais et des terrains servant actuellement de quais, ou des terrains destinés à les élargir, seront perçus exclusivement au profit de l'État propriétaire.

V.

Il pourra clore les terrains non nécessaires à la circulation, ainsi que les magasins ou hangars.

VI.

La ville s'interdit d'établir aucune taxe communale quelconque à raison de la rade ou des quais et des mouvements ou manutentions résultant de leur exploitation.

VII.

L'État payera annuellement à la ville, en deux termes égaux, une somme de cent mille francs pour les frais d'éclairage, de police communale, d'entretien et de renouvellement des pavages et autres frais de voirie.

VIII.

L'État se réserve le droit de conférer à des agents spéciaux, relevant de lui seul, la surveillance de l'exploitation et la police des établissements qu'il créera sur ses terrains.

IX.

Lorsque le produit net de la rade, des quais et des installations ou établissement à créer pour leur exploitation dépassera 4 p. % des capitaux engagés après amortissement des pertes que cette exploitation aurait causées antérieurement, en calculant le même intérêt de 4 p. % et les frais de gestion, l'Etat bonifiera à la ville d'Anvers vingt-cinq pour cent de cet excédant tel qu'il l'aura constaté. Les conditions du rachat éventuel de ce droit seront déterminées.

X.

La convention à intervenir sera faite sous réserve de l'approbation des Chambres en ce qui concerne l'Etat, et sous réserve de l'approbation du conseil communal en ce qui concerne le collége des bourgmestre et échevins.

Elle sera nulle et non avenue de plein droit si ces ratifications ne sont pas données avant le . . . . . et dans ce cas, chacune des parties demeure entière dans tous ses droits.

No IX *a*.

Anvers, le 21 décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Nous avons consulté nos collègues sur les bases projetées par vous d'un arrangement à intervenir au sujet de la rectification de l'Escaut.

Comme nous l'avions prévu, tous sans exception sont d'avis que les propositions du Gouvernement sont absolument inacceptables.

En conséquence, nous croyons bien faire en vous adressant, par note ci-jointe, les bases d'un arrangement que la ville propose au Gouvernement.

Il nous sera agréable, Monsieur le Ministre, de pouvoir nous en entretenir avec vous dans une audience que vous voudrez bien nous fixer.

Recevez en attendant, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

No IX *b*.

Anvers, le 21 décembre 1873.

Base de négociations proposées par l'Administration communale.

I.

La rectification des quais de l'Escaut devant Anvers, depuis le musoir sud de l'écluse du bassin du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel, sera faite par l'Etat à ses frais et risques, d'après un alignement à déterminer et avec un mouillage suffisant.

II.

La ville renonce à percevoir les taxes établies par le règlement du 22 Juin 1861, approuvé par arrêté royal du 21 juillet 1863, sur les navires qui accosteront aux quais et rives de l'Escaut le long de son territoire.

L'Etat pourra percevoir ces taxes à son profit.

III.

La ville continuera à percevoir les 15 centimes additionnels sur les droits de navigation, autorisés comme voies et moyens de l'emprunt de 7 millions émis pour les constructions maritimes du Kattendyk.

IV.

En considération du sacrifice que la ville s'impose et de la diminution du produit de ses établissements maritimes, l'Etat lui payera annuellement la somme de 100,000 francs, en deux payements semestriels.

De plus, si le produit net des droits perçus par l'Etat dépassait 4 p. % des capitaux engagés par lui, il bonifiera à la ville 50 p. % de l'excédant.

V.

La ville conservera tous les droits qui lui appartiennent actuellement sur les quais existants.

Ces droits seront étendus aux terrains remblayés qui y seront ajoutés par suite de la réctification.

VI.

La ville outillera et exploitera à son profit, comme à ses risques, le terre-plein des quais ainsi rectifiés. Cette disposition ne s'étend pas aux voies ferrées dont l'établissement incombe à l'Etat.

VII.

Les expropriations qui pourraient être nécessaires pour donner au terre-plein des quais une largeur suffisante (à déterminer de commun accord entre l'Etat et la ville) pour les besoins de la navigation, du commerce et des installations du chemin de fer, seront faites par l'Etat et à ses frais.

VIII.

La convention, etc.

(*Délai de ratification.*)

N° X.

—

BRUXELLES, le 21 décembre.

A Monsieur le Bourgmestre d'Anvers.

MONSIEUR LE BOURGMESTRE,

Il ne m'est pas possible, quel que soit mon bon vouloir, de considérer comme sérieuses les propositions jointes à votre lettre de ce jour (reçue ce matin); je ne pourrais même, sans faillir à mes devoirs, accepter la discussion sur ces bases.

Si vous les mainteniez, toute conférence ultérieure serait complétement inutile; il ne resterait au Gouvernement qu'à aviser à sauvegarder les intérêts nationaux, la négociation se trouvant brusquement rompue par votre fait.

Si, au contraire, le collége désire poursuivre cette négociation sur les bases équitables et mêmes larges qui résultent, non pas de ma seule initiative, mais de nos entretiens antérieurs, et sur lesquelles je devais croire que nous étions d'accord en principe, sauf quelques points de détail, j'aurai l'honneur de recevoir le collége tel jour qui lui conviendra, même dès demain, dans la matinée.

Je désire être très-promptement fixé sur vos intentions.

Agréez, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

N° XI.

—

ANVERS, le 23 Décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Ce n'est pas sans un profond étonnement que nous lisons votre lettre du 21 courant, dans laquelle vous nous dites, entre autres choses, que nos propositions seraient de nature à rompre brusquement les négociations sur lesquelles « vous deviez croire que nous étions d'accord en principe. »

Pour vous convaincre du contraire, il suffira de vous rappeler, je pense, que nous avons déclaré immédiatement que les propositions formulées par vous étaient si éloignées de ce que la ville d'Anvers espérait, que nous ne pouvions pas les accepter, même provisoirement.

En présence du contenu de votre dépêche, nous devons vous déclarer à notre tour, Monsieur le Ministre, que si votre décision irrévocable est de subordonner les bases de négociations à la prétention d'enlever à la ville d'Anvers le terre-plein de ses quais, prétention indiquée dans notre entretien et plus énergiquement écrite dans votre note, jamais, ni l'administration communale, ni la population d'Anvers, ne pourront s'incliner volontairement devant une pareille exigence.

Dès lors toute négociation ultérieure deviendrait inutile et il ne nous resterait qu'à faire connaître au conseil le non-succès de nos efforts.

Par contre, nous sommes tout disposés à nous entendre sur les autres points des bases de négociations, que nous avons eu l'honneur de vous soumettre par écrit.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le Bourgmestre d'Anvers,
LÉOPOLD DE WAEL.

N° XII.

—

BRUXELLES, le 27 Décembre 1873.

A Monsieur le Bourgmestre de la ville d'Anvers.

MONSIEUR LE BOURGMESTRE,

Dès l'origine de nos négociations récentes, j'ai abordé, dans toute son étendue, le problème d'intérêt national et plus particulièrement d'intérêt anversois qui doit être résolu par nos communs efforts.

Il comprend quatre points principaux :

1° La reconstruction des quais;

2° L'agrandissement des établissements maritimes au nord;

3° L'appropriation des terrains de la citadelle du Sud;

4° L'amélioration du régime du fleuve en amont et en aval d'Anvers.

Les idées générales que j'ai produites quant à ce dernier point n'ont pas été combattues et n'ont même soulevé aucune objection.

En ce qui concerne les terrains de la citadelle du Sud, vu l'impossibilité de parvenir à

l'exécution du plan primitif, je vous en ai communiqué un autre qui, à tous les points de vue, me paraissait meilleur : il consiste à placer là un vaste bassin pour le batelage, une grande gare pour voyageurs et marchandises reliée à un pont pour chemin de fer, voitures et piétons. Par votre lettre du 15 Décembre (1) courant, vous m'avez déclaré que « sauf quelques détails d'exécution, ce projet présente encore, dans votre opinion, de sérieux avantages au point de vue, non-seulement des nombreux intérêts des propriétaires et habitants des sections limitrophes mais encore des intérêts généraux de la ville. »

Par une autre lettre du même jour (2), vous avez demandé, si le contrat Strousberg était résilié, une option en faveur de la ville pour l'exécution du plan nouveau. »

Il n'a pas été et il ne pouvait être question de résilier le contrat conclu avec M. le docteur Strousberg, mais bien d'en modifier l'application. La combinaison que j'ai réussi à réaliser assure l'exécution du plan nouveau que vous avez en mains, et j'ai réservé soit pour l'État, soit pour la ville d'Anvers, selon votre désir, bien que le contrat de 1869 ne soit pas résilié, l'option de reprendre, à des conditions déterminées d'avance, la construction et l'exploitation du bassin du batelage et du quai à partir de la batterie Saint-Michel.

Vous apprendrez sans doute avec plaisir ce résultat.

---

(1) Anvers, le 15 Décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances.

Monsieur le Ministre,

Nous avons examiné le plan de transformation des terrains de la citadelle du Sud, que vous avez bien voulu nous communiquer.

En présence des difficultés de toute nature qui mettent obstacle à la réalisation des plans du docteur Strousberg, difficultés que vous nous avez signalées dans notre dernier entretien, nous croyons pouvoir vous déclarer, Monsieur le Ministre, que, sauf quelques détails d'exécution, ce nouveau projet présente encore, dans notre opinion, de sérieux avantages au point de vue non-seulement des nombreux intérêts des propriétaires et habitants des sections limitrophes, mais encore des intérêts généraux de la ville.

Agréez, Monsieur le Ministre, la nouvelle assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

---

(2) Anvers, le 15 Décembre 1873.

A Monsieur le Ministre des Finances.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous adresser la lettre que vous nous avez demandée, pour faire connaître notre opinion au sujet du nouveau projet d'appropriation des terrains de la citadelle du Sud.

A cette occasion et pour le cas où le contrat Strousberg vînt à être résilié, nous osons vous demander, Monsieur le Ministre, de vouloir accorder à la ville d'Anvers une option de reprendre ces terrains, afin de pouvoir étudier la question de leur transformation pour le compte de la ville elle-même, sur des bases à arrêter avec le Gouvernement.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

Nos conférences, ces deux points n°s 3 et 4 éliminés, ont porté spécialement, je pourrais dire presque exclusivement, sur l'agrandissement au nord et sur la reconstruction des quais actuels devant Anvers.

J'ai indiqué, comme me paraissant seule pratique pour le moment, l'idée de la division du travail, l'État se chargeant de la reconstruction des quais, et la ville des agrandissements des bassins et autres installations au nord.

Cette division et non-seulement utile et favorable à la ville, mais elle est pour ainsi dire imposée par les faits. La propriété des bassins a été légalement cédée ; mais le domaine de l'État est évidemment demeuré propriétaire des quais, remis avec charge d'entretien en 1819.

Pour l'extension des établissements maritimes, je me suis expliqué très-franchement. C'est au nord, sur la rive droite, et non ailleurs, que cette extension doit avoir lieu : il faut un plan d'ensemble et d'avenir à exécuter successivement selon les besoins de l'augmentation des affaires ; je n'ai exclu aucune combinaison ; j'ai dit que, selon ma conviction personnelle, les fronts intérieurs de la citadelle doivent disparaître, et que les terrains qui ne seraient plus nécessaires au génie militaire devront être affectés à une destination commerciale, en conservant toutefois la batterie de côte indispensable pour défendre la ville et la rade ; j'ai même indiqué une idée nouvelle qui vous a paru digne d'examen, et qui consiste à placer isolément le pétrole (bassin et magasins) dans le polder d'Austruweel au delà de l'enceinte.

Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque possible sur nos intentions, je déclare de nouveau que le Cabinet approuvera, pour l'extension successive des établissements maritimes du nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux, et qu'il admet notamment dès aujourd'hui que la suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse partie de ce plan et que les terrains militaires qui, par suite de cette suppression, deviendraient disponibles, soient cédés à la ville à des conditions équitables.

La question relative aux quais a été nettement posée dès notre premier entretien. Il ne s'est pas agi du tout de négocier pour avoir l'assentiment de ville d'Anvers à une reprise que l'État a le droit incontestable d'opérer purement et simplement. Aussi n'ai-je jamais songé à vous proposer, selon votre expression, de vous *incliner volontairement;* mais, avant d'exercer le droit rigoureux, j'ai voulu tenir compte des considérations d'équité que vous pourriez invoquer. Le debat n'a donc pas porté sur le principe, mais sur les tempéraments que la bienveillance ou l'équité pouvaient conseiller d'adopter. Vos préoccupations, très-naturellement, étaient surtout financières. J'ai consenti, pour les dissiper, à stipuler une allocation de 100,000 francs par an et de plus une part de 25 p. % sur l'excédant au delà de 4 p. % ; et, lorsqu'à la fin de notre dernière entrevue, il a été convenu que je vous adresserais, comme je l'ai fait le 9 Décembre, les bases de l'arrangement à conclure, telles qu'elles semblaient résulter de nos pourparlers, l'un de Messieurs les Échevins insistait encore pour me déterminer à porter cette quotité de 25 à 50 p. %.

La somme fixe de 100,000 francs correspond au produit brut actuel des quais ; j'accordais donc, en l'allouant comme produit net, un avantage réel et considérable. La part de bénéfice (sur la quotité de laquelle la discussion était encore ouverte) constituait un autre avantage.

Si vous étiez décidés d'avance à repousser absolument la base de l'arrangement proposé, comme vous la faites par votre lettre du 23 courant, je ne comprends pas que, pendant trois longues conférences, vous ayez proposé et discuté des modifications qui vous paraissaient désirables dans l'application.

Le principe de ma proposition est bien simple. L'État, propriétaire des quais, ne veut pas et ne peut pas vouloir les reconstruire à ses frais exclusifs au profit de la ville, qui en toucherait seule presque tous les produits. Vainement d'ailleurs, ces conditions léonines au profit de la ville seraient-elles stipulées, les Chambres n'alloueraient pas 15 à 18 millions pour que la ville d'Anvers eût les revenus légitimes qu'ils peuvent produire, tout en procurant au commerce des installations parfaites, de grandes économies et facilités et des moyens d'un immense développement.

J'ai tenu compte de vos objections fiscales au point de vue de l'équilibre du budget de la ville. La discussion pouvait encore s'établir sur les points secondaires ; mais je ne devais

pas m'attendre, je le répète. à voir surgir, après toutes nos discussions, la prétention étrange, presque incroyable, d'imposer à l'État toutes la dépense de reconstruction des quais qui lui appartiennent, et d'attribuer à la ville presque toute la recette que les quais, reconstruits au prix de 15 à 18 millions, peuvent donner.

Avant de songer à exercer le droit de reprise pur et simple des quais, j'ai donc fait les efforts les plus persévérants pour sauvegarder les intérêts financiers de la ville, tout en satisfaisant largement aux intérêts du commerce anversois, par l'exécution complète d'un vaste plan d'ensemble qui assurerait la prospérité et la grandeur d'Anvers.

Agréez, Monsieur le Bourgmestre, mes sentiments très distingués.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

N° XIII.

—

ANVERS, le 5 Janvier 1874.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de répondre à votre missive, datée du 27 Décembre dernier.

Nous regrettons de ne rencontrer dans votre dépêche rien qui tende à rapprocher les parties vers un arrangement amiable. Les exigences de l'État restent absolument les mêmes; et pas une seule des prétentions de la ville, que nous avons eu l'honneur de vous communiquer par notre lettre du 23 Décembre dernier, n'est accueillie.

Votre lettre, Monsieur le Ministre, nous paraît donc n'être qu'un résumé :

1° de l'historique de nos négociations antérieures;

2° de l'affirmation des droits pour l'État de dépouiller la ville du terre-plein de ses quais, et

3° du total des concessions que l'État consentirait à nous faire.

Pour répondre à ce résumé, il ne nous reste qu'à rencontrer les points abordés par vous, et à rectifier les erreurs involontaires, sans doute, qui se sont glissées dans votre travail.

1er POINT. — Tous les hommes spéciaux, la ville d'Anvers, l'État belge, les nations intervenues dans le traité d'affranchissement de l'Escaut, sont unanimes à reconnaître que si l'on ne procède pas à la rectification des quais devant la ville d'Anvers, l'Escaut doit fatalement s'ensabler, et avec cet ensablement le commerce de la ville d'Anvers, résumant en lui le commerce de la Belgique entière, peut prévoir son anéantissement dans un temps donné.

Tout le monde est encore d'accord sur cet autre point, que des installations maritimes plus vastes et mieux outillées peuvent seules combattre efficacement la concurrence organisée par des ports voisins.

La ville d'Anvers a espéré le concours du Gouvernement pour l'extension de ses établissements au nord : elle a cru que le travail de rectification incombait à l'État, qui, propriétaire du fleuve, avait pour devoir de maintenir sa navigabilité.

Dans nos négociations, c'est la première demande de la ville.

Vous l'avez rejetée d'emblée comme étrange, presque incroyable, en déclarant que l'État ne serait intervenu en rien dans l'augmentation reconnue indispensable, de nos établissements maritimes au nord.

Que l'État ne pourrait intervenir dans la rectification des quais, que pour autant que cette rectification lui procurât, lui donnât le produit des travaux à effectuer.

Ce refus, nous ne saurions le méconnaître, nous a surpris et peinés.

Nous nous disions que pour ainsi dire jamais les subsides de l'État ne font défaut aux entreprises d'utilité publique : nous nous rappelions, entre cent autres, les secours donnés par l'État aux villes de Bruges, d'Ostende, de Blankenberghe ; les subsides importants donnés à la ville de Liége, à la capitale pour les travaux du Palais de Justice, ceux du détournement de la Senne, etc.

Nous ne pouvions comprendre pourquoi Anvers seul était exclu de la participation aux largesses gouvernementales.

Et cependant le subside était demandé pour l'ouvrage le plus utile, le plus indispensable, non pour Anvers en particulier, mais pour la Belgique entière.

Nous nous rappelions enfin, que ces subsides avaient été promis à plus d'une reprise, et spécialement par Sa Majesté, qui daigne prendre un vif intérêt à la prospérité commerciale, spécialement à celle de sa métropole.

Après ce refus, et par son mémoire du 4 août, le collége a eu l'honneur de vous proposer une participation entre l'État et la ville, sur la base des capitaux dépensés, dans des proportions esquissées et sur des détails à débattre.

Nous n'avons pas été plus heureux, et vous avez déclaré nettement que l'État ne pouvait encore accepter cette participation.

Il ne nous restait donc plus qu'à abandonner à l'État le produit entier des droits de navigation que nous percevions depuis un demi-siècle sur les navires qui déchargeaient au quai, droits déjà considérablement réduits, droits dont, à la suite du traité sur la navigation de l'Escaut, le Gouvernemsnt avait concédé le produit à la ville.

Vous lui laissiez seulement une somme annuelle de 100,000 francs et le $^1/_4$ du produit net des droits de navigation, après acquittement des intérêts sur le coût des travaux.

Ce chiffre de 100,000 francs était supérieur, il est vrai, aux droits perçus en 1872, mais il devient inférieur à celui qui sera perçu lorsque les nouveaux quais auront détourné de nos bassins une grande partie des steamers qui y déchargent aujourd'hui.

Quelque douloureux que fût le sacrifice exigé de notre ville, elle a reconnu que les préoccupations financières ne devaient pas dominer le débat, lorsque l'intérêt général forme l'enjeu de la discussion, et notre collége se sentait disposé à traiter sur ces bases, lorsque dans les négociations, qui jusque-là n'avaient roulé que sur les droits de navigation, vous avez cru devoir introduire un nouvel élément, le terre-plein des quais que le Gouvernement aurait exploité et outillé à sa convenance.

Cette nouvelle prétention développée dans notre dernière entrevue, nous a paru si excessivement éloignée de ce que la ville d'Anvers devait espérer de l'État, qu'elle semblait inacceptable aux cinq membres du collége; mais, ne voulant pas porter seuls la responsabilité d'un refus qui pouvait entraîner la rupture définitive des négociations, ils vous ont demandé la faculté de consulter confidentiellement leurs collègues du conseil.

Par notre lettre du 23 Décembre dernier, nous avons eu l'honneur de vous faire connaître le résultat de cette consultation. Votre réponse du 27 Décembre dernier est le dernier acte de nos négociations.

2me POINT. — L'État persiste à soutenir que les quais du fleuve n'ont été remis à la ville qu'à charge d'entretien.

Qu'en tout cas, le ministère serait disposé à les lui enlever par une loi.

La ville d'Anvers a toujours répondu que les bassins comme les quais lui appartenaient, et qu'ils lui ont été clairement et définitivement cédés par le Gouvernement hollandais.

Elle pense que si la Législature belge pouvait lui enlever de force les quais que la ville possédait et exploitait exclusivement et sans contradiction aucune depuis bien plus d'un demi-siècle, et pour lesquels elle a fait des dépenses considérables, la Législature commettrait un acte aussi inique que si elle confisquait au profit de l'État la totalité des droits de navigation stipulés antérieurement au profit de la ville.

Mais nous sommes bien de votre avis, Monsieur le Ministre, quand vous nous dites qu'il s'agit précisément de prévenir cette discussion de droit, d'autant plus qu'elle n'aurait aucune influence sur la position matérielle desdits quais et sur leur exploitation.

S'il était convenu que l'État perçût tout ou partie des droits de navigation, que la ville outillât, entretînt et élargît les quais, qu'importe le nom de celui qui en serait, en pur droit, le propriétaire légal ou fictif?

3me POINT. — Le total des concessions de l'État est donc 100,000 francs par an, à prélever sur les droits de navigation, plus un quart, peut-être une moitié de leur excédant, lorsque le Gouvernement aura couvert l'intérêt des capitaux à débourser.

Il faut bien le constater, ceci revient à dire que le Gouvernement n'accorde pas un centime de subside à la ville.

Il se borne à faire une affaire, ou en d'autres termes à émettre, un emprunt, dont les intérêts lui seront remboursés.

Et néanmoins, la ville d'Anvers, comme nous avons eu l'honneur de vous le dire, Monsieur le Ministre, la ville d'Anvers accepterait encore de prendre ce même résultat pour base d'une entente possible.

Mais à côté de cela, vous exigez encore l'abandon du terre-plein des quais, et dans votre note du 9 Décembre dernier, vous accentuez plus durement encore les exigences de l'État :

« Il exploitera quais et terrains exclusivement à son profit; il pourra clore les terrains » non nécessaires à la circulation, ainsi que les magasins et hangars; la ville s'interdit d'établir » aucune taxe quelconque à raison des quais, des mouvements ou manutentions, résultant de » leur exploitation; des agents spéciaux, relevant de l'Etat seul, auront la surveillance exclusive » de l'exploitation et la police des établissements qu'il créera sur ces terrains. »

Ces stipulations reviennent à ceci :

La ville d'Anvers perd pour toujours la jouissance des quais du fleuve, qui ont formé depuis bientôt soixante ans le plus beau joyau de sa couronne commerciale. L'Etat, ou, peut-être, ce qui est bien pire, une société particulière, qui n'a d'autre but que l'accroissement des revenus de ses actionnaires, s'en empare.

Elle peut faire les déchargements, à l'exclusion des corporations, dites *Natien*, qui comptent à Anvers plus de 4,000 ouvriers, en tout point recommandables.

Elle peut clore le terre-plein, au détriment des propriétés riveraines ou voisines.

Elle emmagasinera les marchandises dans les hangars qu'elle élèvera dans la proportion qui lui conviendra, sans se préoccuper des inconvénients que ces constructions occasionneront aux habitants, ni de la concurrence désastreuse qu'elle peut faire aux autres établissements maritimes de la ville. La police urbaine est exclue, et, par privilége sur toutes les autres parties du territoire communal, ces quais ne peuvent devoir aucune charge à imposer à la généralité des administrés.

En résumé, l'administration communale est expulsée des quais. Ceux-ci cessent de faire partie de la cité anversoise, et la ville à l'ouest n'est plus bornée par l'Escaut, mais aux maisons ayant actuellement vue sur les quais du fleuve.

Voilà en réalité le sort qui serait réservé à Anvers.

Nous ne pouvons que vous le redire : le Conseil communal ne peut faire abandon des droits et des devoirs dont la loi communale l'investit, et l'on ne trouverait pas dans toute la ville d'Anvers un seul citoyen, qui n'est pas dominé par d'autres préoccupations que celles de sa ville natale, qui acceptât une semblable déchéance.

Dans un de nos derniers entretiens, vous vouliez bien nous parler des outillages et des expropriations nécessaires aux quais et nous faire prévoir que l'Etat aurait pu payer ces dépenses.

Certes, si le Gouvernement faisait les fonds nécessaires pour ces expropriations et outillages nécessaires, il entrerait dans le code des bases des négociations, que l'intérêt de ces avances fût mis à charge de leurs produits.

Mais quelle que soit la partie qui fasse ces avances, jamais nous ne pourrons consentir à admettre comme base de traité, l'exploitation, la direction et la police du terre-plein des quais au gré du Gouvernement, et à l'arbitraire d'une compagnie particulière, à l'exclusion de la ville, quelles que puissent être les fâcheuses conséquences de la rupture des négociations.

Nous devons donc vous demander de nouveau, Monsieur le Ministre, de vouloir bien nous dire, si vous persistez irrévocablement dans cette dernière prétention, ou bien si, en dehors de cette base, nous pouvons continuer les négociations aux jour et heure que vous voudrez bien nous fixer.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Collége échevinal,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

N° XIV.

BRUXELLES, le 8 Janvier 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins, à Anvers.

MESSIEURS,

Votre lettre datée du 5 Janvier courant (Comptabilité, 4e bureau, n° 239) ne m'a été remise que le 7 au matin.

Etant convaincu qu'il faut en finir et conclure ou rompre, je vous ai aussitôt proposé par télégramme un rendez-vous pour le soir même ou pour le lendemain. Vous l'avez accepté.

A cette quatrième conférence, dont la durée a été de plus de trois heures, je pris dès le début l'initiative d'une proposition nouvelle. Voulant témoigner encore par des faits les sentiments bienveillants du Gouvernement pour la ville d'Anvers, j'avais arrêté, d'accord avec mes collègues, avant la réception de votre lettre du 7, la base de cette proposition avec le désir de concilier les vues divergentes tout en sauvegardant les droits et les intérêts de l'Etat. Notre discussion a été facilitée parce que j'avais même rédigé en forme d'avant-projet de contrat, le principe et les conditions essentielles d'application.

Ce projet avec les légères modifications qui vous ont paru désirables, se trouve ci-annexé [1].

Comme j'ai eu l'honneur de vous le dire hier soir, je voudrais présenter le projet de loi à la Chambre, mardi prochain, pour autant toutefois que la chose soit possible. Sans entendre fixer un délai absolu pour l'examen que vous avez à faire, j'exprime donc, dans l'intérêt commun, un désir et un espoir.

Il me paraît inutile, dans l'état actuel de notre négociation, de démontrer la parfaite exactitude de toutes les considérations développées et de tous les faits posés dans ma lettre du 27 Décembre dernier, et de redresser certaines appréciations erronées que je rencontre dans votre dernier exposé.

Il me suffira de quelques mots, et je les trace uniquement pour maintenir les droits de ce que je considère comme la vérité historique.

Je maintiens que, dès la première conférence, j'ai nettement précisé le système que l'Etat, reconstruisant les quais, devait avoir tous les produits des quais. Si vous l'avez mal compris,

[1] Voir annexe n° X de l'Exposé des Motifs.

je le regrette, mais je n'ai cessé de le soutenir et nos longues discussions n'ayant porté que sur les les conditions et le mode d'application, je devais bien considérer le principe comme accepté.

Quant au 2me point qui concerne le droit de propriété de l'État, l'évidence est telle qu'il serait oiseux d'insister, d'autant plus que vous concluez en ces termes : « qu'importe le nom de celui qui en serait en pur droit le propriétaire légal ou fictif? »

Enfin, sur le dernier point, je me borne à rectifier trois assertions absolument erronées.

Jamais je n'ai élevé la prétention de borner la ville à l'ouest aux maisons qui ont actuellement vue sur le fleuve; cela eût été absurde. Le nº V des bases jointes à ma lettre du 9 Décembre porte positivement le contraire.

Jamais je n'ai entendu que la cession à une société particulière pût être faite, et très-volontiers j'aurais admis une clause formelle portant que, si l'État voulait céder la gestion des quais, la préférence serait acquise à la ville. Mes vues, en reprenant cette gestion par l'État, étaient surtout de procurer des avantages considérables et des économies au commerce d'Anvers. L'Etat, comme l'expérience le prouve, est moins esclave que personne des exigences ou des préoccupations financières.

Jamais je n'ai songé à exclure les *Natien* et les quatre mille ouvriers qu'elles emploient. Je me demande même comment vous avez pu le supposer, puisque je n'en ai pas dit un seul mot et que leur concours, à mesure que le mouvement augmenterait, deviendrait de plus en plus nécessaire.

Je laisse de côté tous les autres points de détail ou secondaires.

Si des modifications ou additions au projet de contrat vous paraissent désirables, veuillez me les indiquer : je les examinerai immédiatement et j'apporterai à cet axamen la pensée d'inaltérable bienveillance et les sentiments d'équité qui ont inspiré toute ma conduite depuis l'origine de nos pourparlers.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

Nº XV.

ANVERS, le 13 Janvier 1874.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné le projet de contrat que vous avez bien voulu nous soumettre.

Le système admis de ne pas soulever inutilement la question théorique de propriété des quais et de se borner à des réserves à cet égard, a facilité l'entente entre l'Etat et la ville.

Moyennant : 1º de supprimer dans l'introduction les mots *reprendre pour les*, et 2º de supprimer le mot *domaniaux* au dernier alinéa de l'article 2, nous pouvons adhérer à la rédaction proposée sous ce rapport.

Pour le surplus nous avons à formuler deux observations principales :

La première concerne les frais de gestion, d'exploitation et autres. Nous sommes bien tombés d'accord que le montant de ces frais serait prélevé sur le produit de la recette brute; mais il nous a été impossible, lors de notre entrevue, de fixer même approximativement le chiffre de ces dépenses. Le tantième que vous avez stipulé en faveur de la ville de ce chef, n'est pas en rapport avec le chiffre de la supputation, que nous venons de faire de ces frais. Le mode le plus équitable, et que nous proposons, est de stipuler que la ville prélèvera le coût

réel de ces dépenses sur la recette brute annuelle; sinon, de déterminer, de commun accord, après une expérience de deux de trois années après le complet achèvement des travaux, un tantième pour indemniser la ville de ces frais.

La seconde observation porte sur la part trop minime que le projet nous accorde dans les bénéfices nets de l'exploitation. Vous voudrez bien reconnaître, Monsieur le Ministre, comme motifs fondés à l'appui de cette observation :

1° Que la charge de reconstruire le quai du Rhin incombait à l'État qui s'est engagé à faire ce travail;

2° Que la reconstruction des murs de quai, en ce qui concerne la partie du travail nécessaire pour assurer la navigabilité du fleuve, qui est incontestablement une propriété domaniale, est également une charge exclusive de l'État, — qu'il ne serait dès lors pas équitable de faire entrer en ligne de compte, pour le partage des revenus; tous les capitaux à dépenser de ce chef par l'État : ce qui équivaudrait à faire subsidier indirectement par la ville, contrairement à ce qui se pratique généralement à cet égard dans d'autres communes, des travaux faits dans l'intérêt de la généralité;

3° Que la ville abandonne en faveur de l'association, non-seulement toute la recette qu'elle effectuera en moins dans ses bassins, après la reconstruction des quais au mouillage voulu, mais encore :

a. Les 15 centimes additionnels au droit de navigation qui font partie de la dotation de son emprunt de sept millions de francs pour les bassins du Kattendyk;

b. Les droits de navigation qu'elle perçoit exclusivement à son profit sur le fleuve et à tous les quais, même celui du Rhin, en vertu de son règlement de 1863 et du traité relatif au rachat du péage de l'Escaut.

Eu égard aux considérations qui précèdent nous serions fondés à demander le partage des produits nets par moitié; cependant, dans notre vif désir d'en arriver, sans délai ultérieur, à un accord si nécessaire au point de vue non-seulement des intérêts de la ville, mais de ceux du pays tout entier, nous acceptons le partage proportionnel, avec cette condition que la part de la ville ne pourra jamais descendre au-dessous du tiers de la recette nette.

Indépendamment de ces deux observations, il y en encore quelques-unes de moindre importance qui sont consignées dans le nouveau projet joint à la présente [1].

Ensuite le contrat ne mentionne pas, comme cela avait été convenu entre nous, que les expropriations sont à charge de l'État et quel sera le minimum de la largeur à donner aux nouveaux quais. Cela nous paraît indispensable, Monsieur le Ministre, et il nous serait agréable, après que vous aurez examiné nos observations et propositions de modifications, d'être reçus par vous pour nous entendre définitivement au sujet des termes du contrat.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
DE CRAEN.

---

[1] Tous les amendements présentés par l'administration communale font partie de l'annexe n° X de l'exposé des Motifs.

N° XVI.

—

ANVERS, le 25 février 1874.

Le Collége des Bourgmestre et Échevins à Monsieur le Ministre des finances à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à la lettre que notre Bourgmestre vous a adressée le 22 de ce mois, à l'effet de vous communiquer l'approbation par le conseil communal de la convention que nous avons signée avec vous le 16 janvier dernier, lettre dont vous avez bien voulu lui accuser réception le même jour, nous avons l'honneur de vous communiquer les observations et les divers vœux que le conseil communal a exprimés à cette occasion.

Nous nous bornerons à un résumé très-succinct; le rapport que les commissions du commerce, des travaux et des finances ont présenté à ce sujet au conseil est ci-joint, et vous mettra au courant, Monsieur le Ministre, des considérations et des développements qui y ont été donnés :

I. L'affirmation du droit de propriété de l'Etat aux quais actuels, que l'Exposé des motifs du Gouvernement maintient, malgré les déclarations contraires de notre part avant la signature du contrat, a soulevé des protestations fondées de la part du conseil. La question de propriété reste formellement réservée de part et d'autre, ainsi que l'atteste notre lettre du 13 janvier dernier, 2e alinéa. Nous nous y référons.

II. Les commissions ont fait observer au conseil qu'en vertu d'obligations antérieurement contractées, l'État avait à reconstruire, sans compensation aucune, le quai du Rhin; qu'un premier crédit d'un million de francs avait été voté à cet effet par les Chambres en 1871, et que le coût de ce travail avait été évalué à cette époque à 3 $^1/_2$ millions, et que l'exécution de ce projet se trouve maintenant combinée avec celui de la rectification des autres quais. Le conseil communal aime à croire que cette partie de la dépense n'entrera pas en ligne de compte pour déterminer le quote-part de l'État dans les revenus futurs des quais reconstruits, et il espère que le Gouvernement s'expliquera dans ce sens devant les Chambres.

III. Il espère également que l'État ne perdra pas de vue l'engagement qu'il a pris à la même époque de construire, à ses frais, la nouvelle écluse maritime indispensable pour l'exécution des projets d'agrandissement au Nord, et que le Gouvernement donnera une prompte suite à la promesse inscrite dans son Exposé des motifs de seconder toujours les efforts de la ville pour l'amélioration et le développement successifs des bassins.

IV. Le conseil communal émet le vœu que le tracé à adopter pour l'exécution des travaux se rapproche autant que possible de celui préconisé par la commission de 1870. Il a la conviction que plus la courbe sera concave, plus la rectification sera utile. Il désire que l'ingénieur de la ville ou d'autres mandataires communaux fassent partie de la commission qui dressera les plans des travaux, et il se réserve, à l'occasion de l'avis qu'il sera ultérieurement appelé à donner sur le plan d'exécution que le Gouvernement lui soumettra à cet effet, d'insister tout particulièrement sur la largeur de 60 mètres que la commission de 1870 préconisait pour la largeur à donner au nouveau terre plein des quais. Cette largeur n'est pas exagérée, Monsieur le Ministre, si l'on veut y établir des hangars, des voies ferrées et une route carrossable, dégagée d'encombrements perpétuels.

V. Il désire aussi qu'à défaut de stipulations formelles quant au terme d'achèvement des travaux, le Gouvernement prenne l'engagement et l'impose à l'entrepreneur, de construire chaque année au moins une quantité de mètres de quais égale à celle qu'exécutera la Compagnie immobilière. Directement intéressée dans l'exécution de ces travaux, la ville demande qu'un grand nombre d'entrepreneurs sérieux et solvables soient appelés à soumissionner et qu'elle ait à émettre son avis sur le mérite des soumissionnaires.

VI. A propos de l'article 2 de la convention, il est à remarquer que les terrains occupés par les canaux navigables actuels devront être totalement incorporés à la voie publique, à l'effet de procurer de spacieux dégagements vers l'intérieur de la ville.

VII. L'article 4, concernant les réparations et l'entretien incombant aux parties, doit, d'après le conseil, s'interpréter, dans ce sens que l'Etat se chargera de tout ce qui concerne les murs de quai, et la ville du terre-plein et de l'outillage de ces quais.

VIII. Le conseil communal admet la stipulation finale de l'article 5 concernant le tramway; mais il est bien entendu, en présence des réserves réciproques actées, que cette concession de sa part n'implique pas la reconnaissance d'un droit de propriété quelconque de l'Etat.

IX. Art. 9, 2e alinéa. Le conseil communal considère le mot *réclamer* comme synonyme de *demander*. Il est unanimement d'avis qu'un abaissement des tarifs ne peut avoir lieu que du consentement des deux parties.

X. Art. 11. Le conseil communal désirerait voir introduire par vous, Monsieur le Ministre, un amendement stipulant des conditions équitables et des époques déterminées auxquelles la ville pourrait reprendre la part de l'Etat dans l'exploitation commune des quais.

XI. L'examen de l'article 12 du contrat, relatif au remblai des canaux navigables, a fait naître cette remarque que les quais de ces canaux et ceux de l'Escaut qui sont actuellement affectés au batelage ont un développement de 1,675 mètres. Nous croyons devoir vous la communiquer, Monsieur le Ministre, en vous priant d'y avoir égard lorsque les plans du nouveau bassin de batelage seront soumis à l'approbation requise.

Finalement, Monsieur le Ministre, le conseil communal a constaté avec satisfaction que le Gouvernement s'est rallié catégoriquement à sa manière de voir, que c'est au Nord, sur la rive droite du fleuve et non ailleurs, que l'extension des établissements maritimes doit avoir lieu; que dans ce but les fronts intérieurs de la citadelle doivent disparaître, et que les terrains militaires devenus ainsi disponibles, seront cédés à la ville à des conditions équitables.

L'affirmation que contient à ce sujet votre dépêche du 27 Décembre dernier, a rassuré notre population, quant aux craintes qu'avait fait naître le projet d'établir une ville maritime sur la rive gauche du fleuve; et c'est sous la bonne impression qu'elle a occasionnée que sacrifiant en grande partie ses intérêts particuliers au profit de l'œuvre nationale qui en fait l'objet, le conseil communal a approuvé notre convention du 16 Janvier dernier, en exprimant l'espoir que le Gouvernement et les Chambres tiendront compte à la ville des observations et des vœux résumés ci-dessus.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre très-haute considération.

Le Bourgmestre,
Léopold **DE WAEL.**

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. **DE CRAEN.**

No XVII.

—

BRUXELLES, le 27 février 1873.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

Avant de répondre brièvement aux divers points indiqués dans votre lettre du 25 février, je tiens à vous déclarer que je n'accepte point les commentaires et les interprétations que j'ai

rencontrés, soit dans le rapport fait au conseil communal, soit dans les discussions qui y ont eu lieu. Les termes de notre convention du 16 Janvier sont clairs et précis; ces termes ont été employés dans leur sens naturel. On ne peut pas, au moyen de commentaires, y donner un sens ou une portée qu'ils n'ont pas et créer des droits nouveaux en dehors du contrat.

I. Vous me dites Messieurs, que l'affirmation du droit de propriété de l'Etat a soulevé de la part du conseil des *protestations fondées*. Je ne puis empêcher la ville d'Anvers de maintenir des prétentions qui me paraissaient dénuées de tout fondement; mais je me réfère au préambule du contrat, dans lequel l'Etat affirme et maintient son droit de propriété.

II. Le conseil communal voudrait éliminer du compte, 3 ½ millions de dépenses de premier établissement à faire par l'Etat.

Il suffit de lire le § 1er de l'art. 1er et l'art. 7 pour constater que cette demande est manifestement contraire au texte du contrat.

III. Il n'est pas moins évident, ainsi que le démontrent à la fois la correspondance et la convention, que l'Etat n'est engagé en aucune manière à exécuter à ses frais d'autres travaux, spécialement au Nord.

IV. Quant au tracé des quais, la discussion publique est ouverte. Une commission dans laquelle la ville sera représentée discutera à son tour les observations ou objections qui se produiront, et préparera les éléments de la résolution à prendre par le Gouvernement.

Le conseil communal sera appelé d'ailleurs à donner son avis (§ dernier de l'art. 1er).

V. A maintes reprises le Gouvernement a témoigné la ferme volonté d'imprimer aux travaux toute l'activité possible. Il ne croit pas qu'il y ait un grand nombre d'entrepreneurs capables d'exécuter ces travaux. Peut-être traitera-t-il à main ferme par les raisons indiquées dans l'Exposé des motifs : en tout cas, s'il y a des soumissionnaires, il se réserve naturellement d'apprécier leur mérite.

VI. Vous affirmez que les terrains occupés par les canaux actuels devront être totalement incorporés à la voie publique. Je n'ai cessé de dire au contraire que l'on utiliserait pour le commerce les espaces non nécessaires à la circulation, et il est impossible de trouver dans notre contrat un seul mot impliquant que l'Etat s'est obligé à créer à ses frais des places publiques au détriment de l'intérêt du commerce.

VII. Je me réfère au texte de l'art. 4 : l'Etat n'est chargé que des grosses réparations ou des reconstructions partielles des murs de quai. Toutes autres dépenses d'entretien sont à la charge de la ville. Une somme annuelle de 100,000 francs lui est allouée pour cela.

VIII. Le conseil déclare qu'en votant l'art. 5, § 2, il n'a pas entendu reconnaître un droit de propriété. Cette déclaration ne changeant rien aux droits de l'Etat, n'exige pas d'autres observations.

IX. Tout en m'étonnant de voir le conseil hostile à la liberté d'action du Gouvernement pour faire opérer des réductions de taxes favorables au commerce, je ferai remarquer que le sens du mot *réclamer* ne présente aucune équivoque : il n'est pas synonyme de *demander;* il ne suppose pas le commun accord. Le dernier paragraphe relatif au préavis serait un non-sens d'après l'interprétation que vous donnez

X. Je n'ai pas l'intention de proposer un amendement pour consacrer une faculté de rachat des droits de l'Etat, ou de ce que vous appelez improprement la part de l'Etat.

Si je vous demandais aujourd'hui de racheter le droit de gestion conféré à la ville, vous me répondriez avec raison qu'il n'a jamais été question de cela et que vous n'y pouvez consentir.

XI. J'ai communiqué cette demande à la Compagnie, en l'invitant à se mettre en rapport avec vous. Les quais, la plupart très-étroits, des canaux actuels, ne mesurent guère que 1,000 à 1,050 mètres, et à l'avenir pas plus qu'aujourd'hui, il ne sera interdit au batelage d'acoster aux quais du fleuve. Le nouveau bassin projeté a plus de 1,000 mètres de quais, mais je suis convaincu que la Compagnie examinera avec la plus grande attention les modifications que vous proposeriez dans l'intérêt du batelage. Je ne me reconnais pas le droit d'amender d'office son contrat.

Il me semble qu'en proposant aux Chambres de dépenser de 15 à 18 millions pour les installations maritimes du port d'Anvers, le Gouvernement ne pouvait raisonnablement pas s'attendre

à ce qui arrive, c'est-à-dire à des plaintes, à des reproches, à des exigences nouvelles, et surtout à entendre dire (sans qu'un seul mot témoigne qu'on lui sait le moindre gré) *que la ville sacrifie en grande partie ses intérêts particuliers au profit de l'œuvre nationale.*

Les Chambres, auxquelles je dois communiquer votre lettre et ma réponse éprouveront sans nul doute un grand et légitime étonnement, comme je l'ai éprouvé moi-même. J'espère néanmoins qu'elles auront la générosité de voter la convention du 16 Janvier.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

No XVIII.

ANVERS, le 26 Février 1874.

Le Collége des Bourgmestre et Échevins à Monsieur le Ministre des Finances.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Quoique nous n'ayons pas été appelés directement à émettre un avis sur la convention du 10 Janvier 1874, entre Monsieur le Ministre des Finances et la Compagnie Immobilière de Belgique, relativement à la cession de la citadelle du Sud et de ses annexes, et à l'appropriation des terrains à en provenir, les questions qui s'y rattachent nous ont paru d'un intérêt si majeur pour notre ville, que nous avons cru devoir en déférer l'examen au conseil communal.

Celui-ci, protestant énergiquement contre la convention qui lui a paru hautement préjudiciable aux intérêts de la ville, a approuvé les conclusions du rapport ci-joint, que ses commissions réunies du commerce, des travaux et des finances lui ont fait à ce sujet en séance du 23 de ce mois, et nous avons été chargés d'en adresser un exemplaire en guise de pétition aux Chambres législatives et au Gouvernement, avec prière d'y faire un accueil favorable.

En nous acquittant de cette mission, nous avons l'honneur de vous informer, Monsieur le Ministre, que nous nous mettons à votre disposition si vous croyez que, dans l'intérêt des modifications à apporter à cette convention, une entrevue serait désirable.

Veuillez agréer, etc.

Le Collége échevinal,
Léopold **DE WAEL.**

Par ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

No XIX.

BRUXELLES, le 28 Février 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

J'ai reçu seulement ce matin votre lettre datée du 26 Février, relative à la convention conclue le 10 Janvier dernier entre l'Etat et la Compagnie Immobilière.

Vous avez cru devoir en déférer l'examen au conseil communal; vous m'informez qu'il a « protesté énergiquement contre la convention, qui lui a paru hautement préjudiciable aux intérêts « de la ville » et vous a chargés d'adresser aux Chambres ainsi qu'au Gouvernement, un exemplaire du rapport des commissions réunies.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de l'exemplaire qui était joint à votre lettre.

Comme je ne puis reconnaître au conseil ni le droit de protester « même en guise de » pétition, » selon votre expression, contre ce contrat auquel la ville n'est pas intervenue, ni de prendre part à une négociation tendante à le modifier, si le Gouvernement croyait devoir négocier, je vous remercie de l'offre que vous me faites de venir conférer avec moi « dans l'intérêt « des modifications à apporter à cette convention. »

Je vous prie seulement, Messieurs, de vouloir bien joindre à vos pétitions aux Chambres le plus grand nombre possible d'exemplaires du rapport et du compte rendu officiel des discussions qui ont eu lieu au conseil communal. La Législature pourra ainsi mieux connaître toutes les prétentions qui se sont élevées et les motifs invoqués à l'appui de ces idées ou prétentions, et il me sera plus facile de démontrer aux Chambres et au pays, combien la convention si injustement attaquée est favorable à la ville d'Anvers.

Je remercie ceux d'entre vous, Messieurs, qui ont essayé dans les débats au conseil communal de rétablir la réalité des faits; je sais particulièrement gré à Monsieur le Bourgmestre d'avoir maintenu, malgré l'assertion contraire consignée au rapport, que le pont à construire était porté sur le plan soumis officieusement au collége, et auquel il a donné son approbation sauf quelques modifications de détail.

Si j'ai le regret et si j'éprouve le mécompte de rencontrer comme contradicteurs plusieurs de ceux qui semblaient devoir être mes auxiliaires naturels pour assurer la prospérité et la grandeur d'Anvers, soyez convaincus, Messieurs, que ces difficultés inattendues ne me découragent pas. Je compte sur une appréciation plus juste, de la part de tous les hommes qui, à Anvers même et ailleurs, comprennent les véritables intérêts du pays et de notre métropole commerciale.

Agréez, Messieurs, etc.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

N° XX.

Anvers, le 28 Février 1874.

Le Collége des Bourgmestre et Échevins à Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 21 Février courant, et de vous confirmer le contenu de la nôtre du 25 courant.

La clause, que vous venez d'ajouter à la convention du 10 Janvier dernier avec la Compagnie immobilière de Belgique, améliore les stipulations précédentes, en ce sens que l'Etat et la ville ne dépendront plus désormais de cette Société pour l'abaissement éventuel et de commun accord des tarifs; mais elle n'a pu satisfaire complètement la ville, à cause du traitement différentiel qu'elle maintient au profit de la Compagnie et au détriment de la ville.

Le conseil communal craint à juste titre qu'avec l'obligation d'indemniser la Compagnie Immobilière, le Gouvernement hésiterait, le cas échéant, en considération de la double perte qui en résulterait pour lui, à consentir à une réduction, si cette mesure était nécessaire par suite de concurrence de ports rivaux ou pour tout autre motif.

Nous vous prions donc, Monsieur le Ministre, de bien vouloir rechercher une meilleure solution pour garantir notre action commune quant à l'abaissement éventuel des tarifs.

Veuillez agréer, etc.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Par Ordonnance :
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

N° XXI.

—

Bruxelles, le 2 Mars 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

Messieurs,

Par votre lettre du 28 Février (reçue seulement ce matin), vous m'informez qu'à votre avis la clause additionnelle dont je vous ai donné communication améliore en un certain sens le contrat du 10 Janvier, mais ne vous satisfait pas, à cause du traitement différentiel qu'elle maintient au projet de la Compagnie et au détriment de la ville.

Cela signifie sans doute que, dans l'éventualité prévue, vous voudriez que l'État bonifiât aussi la différence à la ville. Vous verrez à la page 31 du rapport de la section centrale qu'à sa demande j'y ai consenti.

Mais vous ajoutez que le conseil communal craint avec raison que l'obligation d'indemniser la Compagnie ne fasse hésiter le Gouvernement à faire des réductions, et dès lors, logiquement, je ne puis plus comprendre votre première demande. Si l'État doit perdre sur sa part et de plus indemniser et la Compagnie et la ville, le conseil doit craindre plus encore les conséquences de cette clause.

Vous m'exprimez enfin le désir que je recherche une meilleure solution. L'ayant inutilement cherchée, je vous prie de vouloir bien me l'indiquer, si vous la connaissez.

Vous supposez encore une fois, et c'est une erreur, que les réductions ne pourraient être faites que de commun accord. Je me réfère au n° IX de ma lettre du 27 Février : je maintiens intact le droit de l'État dans l'intérêt du commerce.

Agréez, je vous prie, etc.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

N° XXII.

—

Bruxelles, le 3 Mars 1874.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Nous avons, de commun accord, reconnu l'utilité de modifier le plan de transformation des terrains de la citadelle du Sud, annexé à notre convention du 10 Janvier dernier, en ce sens que la gare de voyageurs et de marchandises projetée sur ces terrains sera reportée à cent

mètres environ plus vers le sud, et inclinée davantage par rapport à l'alignement du quai à l'Escaut, ainsi que l'indique le plan ci-joint paraphé par nous. Nous avons admis aussi la convenance d'augmenter de trois hectares environ la superficie de la gare, qui aurait ainsi treize hectares d'étendue au lieu de dix, et nous avons l'honneur de vous confirmer par la présente notre consentement à la cession gratuite, au profit de l'État, des trois hectares précités, pourvu que nous soyons autorisés à étendre jusqu'à la nouvelle limite sud de la gare, les expropriations dont parle le paragraphe 8 de l'article 1er de notre convention, et à incorporer dans notre propriété les terrains expropriés qui ne seraient pas empris par la gare ou les voies publiques.

Agréez, etc.

Pour la Compagnie Immobilière de Belgique :

Le Directeur,
J. LIMAUGE.

L'Administrateur-Président,
J. BARBANSON.

N° XXIII.

—

BRUXELLES, le 3 Mars 1874.

A la Compagnie Immobilière de Belgique.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre de ce jour et du plan qui l'accompagne.

Il est donc entendu que le terrain à livrer à l'État, conformément à notre contrat du 10 Janvier dernier, pour la construction de la gare, aura une étendue de 13 hectares environ, et que votre Compagnie sera autorisée à exproprier au besoin les terrains nécessaires. La partie à acquérir d'après le plan dans l'angle rentrant près de l'enceinte supprimée, sera la propriété de la Société.

Agréez, etc.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

N° XXIV.

—

BRUXELLES, le 3 Mars 1874.

A Monsieur le Ministre des Finances à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche d'hier, vous avez bien voulu nous adresser un exemplaire du rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée d'examiner le projet de loi relatif aux installations maritimes du port d'Anvers, en nous demandant de vous faire connaître les observations que l'examen de ce document nous suggérerait, en ce qui concerne notre convention du 10 Janvier.

Les réponses faites aux diverses questions de la section centrale rendent bien exactement notre pensée commune quant aux points rencontrés, et nous n'avons à y relever qu'une seule indication de détail, à savoir que c'est le Sas du bassin du batelage que nous nous proposons

de creuser à la cote — 2^{m},00 et non le bassin même, dont le radier peut, sans inconvénient, être établi à une côte plus élevée; mais parmi les considérations subséquentes dans lesquelles entre le rapport, nous remarquons, au paragraphe relatif à l'exploitation des quais de la citadelle, une interprétation qui a trait à la manutention des marchandises et que nous ne pouvons laisser passer sans observations.

En demandant, en effet, que le concessionnaire ait la faculté d'opérer la manutention des marchandises, nous avons toujours entendu avoir la faculté d'opérer le chargement, le déchargement et le transport des marchandises, et non pas exclusivement, comme le suppose la section centrale, les manipulations dans les magasins. Réduit à ce dernier terme, le droit de faire la manutention n'avait pas, comme le dit judicieusement le rapport, besoin d'être stipulé. Nous ne pouvons admettre qu'après nous être outillés et installés à grands frais, pour effectuer les chargements, les déchargements et les transports, nous soyons à un moment donné exposés à subir des exigences onéreuses à la fois et pour le commerce et pour notre entreprise.

Nous nous prêterons bien volontiers, Monsieur le Ministre, à rechercher et à arrêter avec le Gouvernement toutes les mesures qu'il y aura lieu de prendre pour ménager les intérêts en présence; mais nous tenons essentiellement à ce que le droit pour la Société du Sud d'effectuer les opérations à quai, ne puisse être contesté, conformément à ce qui a, du reste, été convenu entre nous.

En ce qui concerne le droit que nous concède l'article 6 de la convention, de percevoir les droits de navigation sur les navires qui chargent ou déchargent en rade, il doit être entendu que la perception se fera conformément aux règlements en vigueur, et nous admettons, ensuite de la demande que vous nous avez faite, Monsieur le Ministre, de limiter notre zône de perception à l'axe de la rivière.

Agréez, etc.

Pour la Compagnie Immobilière de Belgique.

Le Directeur,
J. LIMAUGE.

L'Administrateur-Président,
J. BARBANSON.

N° XXV.

—

ANVERS, le 3 Mars 1874.

Le collége des Bourgmestre et Échevins à Monsieur le Ministre des Finances.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En vous transmettant, par notre lettre du 25 février dernier, les observations et les vœux du conseil communal concernant notre convention du 16 janvier précédent nous ne pouvions nous attendre à recevoir de votre part une réponse aussi peu bienveillante que celle contenue dans votre dépêche du 27 Février.

Le conseil communal a apporté à l'examen d'une convention de cette importance sa liberté d'appréciation la plus illimitée; c'était son droit et son devoir. Son appréciation pouvait donc s'écarter de celle des négociateurs du contrat, et elle pouvait aussi, comme c'est le cas pour divers points, se rapprocher de celles que nous avions émises dans le cours de nos longues négociations, sans que nous ayons réussi à vous le voir adopter. Et il était de notre devoir de soumettre les vues du conseil à ceux qui sont appelés à se prononcer définitivement sur la question, au Gouvernement et aux Chambres. Nous ne reviendrons plus, Monsieur le Ministre, sur tous les points secondaires qui ont fait l'objet de notre correspondance. Les Chambres les apprécieront, mais nous croyons devoir vous faire observer encore en passant et pour terminer:

Qu'en émettant le vœu que les 3 ½ millions à dépenser par l'Etat sans compensation aucune, en vertu de décisions antérieures pour la reconstruction des murs du quai du Rhin, n'entrent pas en ligne de compte pour déterminer la participation du Gouvernement dans le produit des nouveaux quais, le conseil communal n'a demandé que ce qui est juste et équitable;

Que la construction d'une nouvelle écluse maritime au Nord est une dépense reconnue par l'Etat et pour laquelle les Chambres ont déjà voté un premier crédit;

Que le conseil communal n'a nullement demandé de convertir les terrains à provenir du comblement des canaux en places publiques, au détriment de l'intérêt du commerce, mais bien de procurer, par ces voies qui seraient pavées et pourvues d'égouts aux frais de la ville, les dégorgements nécessaires au trafic considérablement augmenté des quais, et de prévenir ainsi les malheurs que l'encombrement et l'insuffisance des débouchés y occasionnent actuellement.

L'engagement que vous avez pris vis-à-vis de la section centrale des Chambres, Monsieur le Ministre, de traiter la ville sur le même pied que la Compagnie Immobilière, en cas de réduction des tarifs, met fin au conflit existant à ce sujet.

Quant aux regrets par lesquels vous terminez votre lettre de ne rencontrer que des plaintes, des reproches et des exigences nouvelles, ils ne nous paraissent nullement fondés.

Notre différence d'appréciation à ce sujet se justifie par nos vues diamétralement opposées au début des négociations.

Nous n'avons cessé de soutenir que les travaux à exécuter aux quais, dans l'intérêt de la navigabilité du fleuve, constituaient une dépense qui incombe exclusivement à l'Etat, sans que celui-ci ait de ce chef droit à une participation quelconque dans les produits de ces quais octroyés à la ville. Et vous n'avez voulu consentir à l'exécution de ce travail que pour autant que l'État participât, au détriment de la ville, dans le produit de nouveaux quais, en raison des capitaux qu'il dépensera pour la rectification de ces quais.

En réponse au paragraphe final de votre dépêche susmentionnée, nous croyons devoir vous faire observer encore, Monsieur le Ministre, que la ville d'Anvers n'a jamais fait appel et ne demande pas encore la générosité du pays. Elle n'est pas habituée aux largesses gouvernementales, comme le constate parfaitement le rapport de la section centrale de la Chambre. Anvers ne demande que justice et équité. Nous avons la conviction d'avoir accompli notre devoir et nous attendons avec confiance le vote des Chambres.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, de bien vouloir leur communiquer la présente, en même temps que les deux précédentes se rapportant au même objet et d'agréer l'expression de nos sentiments très distingués.

Par ordonnance:
Pour le Secrétaire,
L'Échevin,
F. VANDER TAELEN.

Le Bourgmestre,
Léopold de WAEL.

No XXVI.

BRUXELLES, le 4 Mars 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

Selon votre désir, je fais imprimer et distribuer aux Chambres votre lettre du 3 Mars. J'avais devancé, votre demande quant aux deux lettres qui l'ont précédée.

Je crois inutile de discuter encore une fois les divers points reproduits dans cette dernière, mais sans arguments nouveaux. Je me réfère à ce que j'ai eu l'honneur de vous écrire.

Les Chambres et l'opinion publique sage et éclairée apprécieront.

Agréez, Messieurs, etc.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

FIN DU CHAPITRE 1er.

CHAPITRE II.

DOCUMENTS.

CHAMBRE DES RÉPRESENTANTS.

I.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans le discours d'ouverture de la session, le Roi disait : « En présence de l'expan- » sion de notre commerce et des immenses travaux faits en d'autres pays pour perfectionner » les ports, l'intérêt national exige que nos installations maritimes soient améliorées. Une négo- » ciation est engagée entre mon Gouvernement et l'administration communale d'Anvers. »

Navigation.

Le mouvement de notre principal port de commerce suit une progression remarquable et qui s'est surtout accentuée dans le cours des dernières années. Le nombre moyen des navires entrés chaque année pendant la période décennale de 1840 à 1849 était de 1,543, et le tonnage annuel moyen de 242,468. Les moyennes de la période 1870 à 1873 sont : en nombre 4,599, en tonnage 1,703,288. L'année 1873 donne 4,817 navires d'un tonnage de 2,031,399 tonneaux. supérieur même à celui de l'année 1871 si exceptionnelle. Les proportions relatives de la navigation à voiles et de la navigation à vapeur se modifient de plus en plus au profit de cette dernière : en 1867, elle n'avait que 51 $^{6}/_{10}$ p. % du tonnage total; en 1873, elle en a 69 $^{1}/_{10}$ p. % (1).

Nous ne décrirons pas les travaux gigantesques faits ou projeté en d'autres pays pour perfectionner les ports et soutenir avec succès la lutte pacifique ouverte entre les nations industrielles, maritimes et commerçantes. Des élans des nouveaux port, de Flessingue et de Rotterdam seront déposés sur le bureau de la Chambre. Nos voisins du Nord nous ont devancés, sinon distancés. L'Angleterre, la France, l'Allemagne marchent résolument, énergiquement, dans la même voie.

La position géographique d'Anvers est admirable. Comme place de commerce, Anvers jouit à juste titre d'une grande réputation de probité, de solidité et de prudence. Les progrès réalisés ne sont rien en comparaison de ceux qui s'accompliraient en peu d'années, si les installations maritimes étaient complétées et perfectionnées.

C'est, pour le pays, un intérêt de premier ordre, pour les pouvoirs publics un devoir impérieux et urgent de remédier et efficacement à la situation actuelle.

---

(1) Des tableaux, nos I, II, III, donnent par années et par périodes des détails plus complets.

Faits. Les deux premiers bassins et les quais de la rade jusqu'au musoir de l'écluse de ces bassins ont été construits aux frais de l'État, sous l'administration française, de 1802 à 1814; la ville d'Anvers a établi les nouveaux bassins; l'État a créé, il y a quelques années, le quai du Rhin.

Sous la pression de nécessités financières, dans des circonstances et en présence de faits entièrement différents de ceux qui existent aujourd'hui, lorsqu'on ne pouvait même pressentir ni l'activité industrielle et commerciale du pays, ni l'existence future des chemins de fer, le Gouvernement des Pays-Bas, de 1814 à 1819, avait adopté, et appliqué d'une manière presque absolue le système de la remise aux provinces ou communes des travaux publics d'utilité générale. On exonérait ainsi le Budget de l'État de charges assez lourdes; mais, dans bien des cas, l'intérêt public souffrait, soit de l'inertie, soit de l'insuffisance des moyens des administrations provinciales ou locales. Depuis 1830, le système contraire a prévalu : presque tous les travaux d'utilité générale dont l'administration avait été confiée, avec charge d'entretien, aux provinces et aux communes, ont été successivement repris en vertu de lois spéciales. Les attributions et les charges de l'État ont été augmentées; mais aussi de grandes améliorations ont été faites; les intérêts généraux ont cessé d'être en souffrance; le système inauguré depuis plus de trente ans a exercé la plus heureuse influence sur la prospérité publique.

Les bassins d'Anvers, de Bruges et d'Ostende ont été *cédés* à ces villes *en toute et pleine propriété* par un arrêté-loi du prince souverain des Pays-Bas, en date du 11 mai 1815 (1). Un autre arrêté du 12 décembre 1815 (2) a précisé l'objet. les conditions et les conséquences de la cession faite lorsque le prince avait le pouvoir législatif.

Les quais d'Anvers ont été *remis* à la ville d'Anvers *pour que l'État fût dès lors déchargé des dépenses de ce chef*, en vertu d'un simple arrêté royal du 20 avril 1819 (3).

Il est de la plus incontestable évidence, d'après le texte de cet acte, que le Gouvernement n'a pas eu l'intention, comme il n'avait pas le pouvoir, d'opérer un transfert de la propriété, d'aliéner, sans une loi, une partie du domaine public, mais simplement de donner l'administration à charge d'entretien.

Au surplus, le doute à cet égard n'est pas possible lorsqu'on consulte, relativement à cette remise, le dossier emprunté aux archives de la province d'Anvers et qui sera déposé sur le bureau de la Chambre (4).

La ville réclama très-vivement et très-longtemps contre l'exécution de l'arrêté du 28 Avril 1819, prétendant que la charge qu'il s'agissait de lui imposer était écrasante pour ses finances, réclamant et obtenant des subsides, en argent et en nature, tels que l'autorisation de vendre à son profit des excédants de terrains faisant partie des quais; il ne s'agit nulle part de la cession de la propriété, mais de la cession ou du transfert de la possession, de l'administration avec charge d'entretien. Cette lutte se prolongea jusqu'en Juillet 1820. Le bourgmestre d'Anvers, dans une lettre du 24 Février 1820, disait en parlant de l'arrêté royal : qu'il avait pour objet de céder à la ville l'entretien du quai et du port.

Le Gouverneur de la province mettait en marge d'une réclamation de la ville d'Anvers l'annotation suivante : « La régence doit, par la communication du procès-verbal de sa délibération, » conster qu'elle accepte purement et simplement la mise en possession des quais. Cette pièce » peut seule me mettre à même de satisfaire le Gouvernement, qui est disposé à prendre des » mesures pour faire cesser l'étonnante situation de l'autorité locale qui compromet ainsi les intérêts » qui lui sont confiés (vte Du Bus de Gisignies). »

---

(1) Annexe n° IV. — V. *Pasinomie*, p. 189.
(2) Annexe n° V. — *Pasinomie*, p. 435.
(3) Annexe n° VI. — Texte hollandais et traduction.
(4) Ce dossier se compose de 58 pièces. Deux plans très-intéressants y sont joints; l'un indique l'état de la rade en 1793; l'autre représente la situation en 1814. D'après les annotations au crayon qui s'y trouvent, on est porté à croire qu'il a servi de base à la remise effectuée en 1820. Le plan signé lorsque cette opération s'est faite n'existe pas dans les archives de l'État.

Enfin la remise fut acceptée ou plutôt subie le 13 Juillet 1820. Le procès-verbal ne porte point, comme l'arrête-loi de 1814 relatif aux bassins, que les quais sont cédés en toute et pleine propriété; et en effet, en l'absence d'une loi, cette cession eût été absolument impossible.

Depuis une dizaine d'années, lorsqu'à raison de l'expansion du mouvement maritime les anciens bassins sont devenus insuffisants, la ville d'Anvers a fait de louables efforts pour en créer de nouveaux; elle s'est imposé des dépenses relativement considérables; mais aujourd'hui encore ces bassins ne sont pas entièrement revêtus de murs : le projet d'installation d'engins pour rendre faciles, rapides et économiques les opérations de chargement et de déchargement des navires n'est pas réalisé. Il reste donc, sans préjudice aux agrandissements futurs, beaucoup à faire pour compléter et perfectionner la partie des établissements maritimes qui est la propriété de la ville.

En ce qui concerne les quais, du moins depuis une vingtaine d'années, aucune amélioration ou agrandissement n'a été fait. Pour s'en assurer, il suffit de comparer le plan de 1814 au plan actuel d'Anvers. La largeur des quais est insuffisante; il n'y existe ni abris, ni hangars, ni instruments perfectionnés de chargement ou de déchargement : pas de voies ferrées; le mouillage est trop faible et l'accostage des grands navires impossible presque partout. Les marchandises y sont déposées à terre, soumises à mille causes de détérioration, de perte ou de vol.

Avant d'entrer en négociation avec l'administration communale d'Anvers pour remédier, par les efforts combinés de l'État et de la ville, à une situation aussi fâcheuse, on pourrait dire aussi intolérable, le Gouvernement a demandé à la ville d'Anvers à connaître les bilans, en recettes et en dépenses, de la gestion des établissements maritimes, bassins dont elle est propriétaire, quais dont l'administration lui est confiée.

Les données fournies par l'administration communale comprennent la période de 1852 à 1872; elles sont reproduites ou résumées dans les annexes n°s VII, VIII et IX du présent exposé.

D'après la manière dont les chiffres y sont posés, les bilans des années 1852 à 1861, 1871 et 1872, présenteraient ensemble un excédant de recettes de. . . . . fr. 1,206,840 42

Les bilans de 1862 à 1870 ensemble un excédant de dépenses de . . . 1,836,202 69

Solde en perte. . . . fr. 629,362 27

Mais l'administration communale ajoute diverses observations et signale des lacunes [1]; d'autre part, certains chiffres ou calculs de dépense semblent discutables. On ne peut donc considérer ces renseignements comme étant d'une rigoureuse exactitude: ce sont plutôt des aperçus généraux utiles à consulter.

Les tableaux n°s VIII et IX renseignent en détail ou par catégories la nature et l'objet des dépenses, ainsi que la source de chaque partie du revenu que les établissements maritimes produisent.

Si l'on additionne toutes les sommes portées à titre de dépenses spéciales pour les quais de la rade (non compris la part des frais généraux et autres y afférents), on constate que ces dépenses à raison des quais ne s'élèvent, en vingt et un ans, qu'à fr. 150,598 98 c^s.

Les recettes ne sont pas indiquées séparément pour les bassins et pour les quais. D'après les renseignements fournis par l'administration communale, la division s'établit approximativement ainsi qu'il suit (les 15 centimes additionnels non compris) :

	Bassins.	Quais, rade, embarcadères et canaux.
1871. . . . . . . fr.	888,325 36	108,906 39
1872.	756,252 97	98,404 20
Totaux. . . . fr.	1,644,578 33	207,210 59
Moyennes	822,289 16	103,605 29

[1] Ces explications sont imprimées dans l'appendice sous les n°s IV et V.

Les bassins produisent donc actuellement $^{8}/_{9}$ et les quais, la rade, les embarcadères et canaux seulement $^{1}/_{9}$ de la recette brute totale.

Étant donnés cette position en droit et ces faits, les bases de la négociation entre l'État et la ville se posaient naturellement et pour ainsi dire d'elles-mêmes. C'était une chose toute simple et toute logique pour l'État, demeuré propriétaire des quais, de les reprendre, de les reconstruire sur un nouvel alignement, d'y donner un mouillage suffisant pour que les grands navires vinssent aisément accoster à marée basse, de les élargir considérablement en les bâtissant en avant dans le fleuve, d'établir, sur le terre-plein agrandi, des installations parfaites, rapides, économiques et des moyens d'un immense développement.

La force des choses indiquait d'un autre côté, comme attributions naturelles et logiques de la ville, le soin de compléter, d'outiller et d'agrandir au besoin les bassins dont elle est propriétaire et qui, par le voisinage des entrepôts, par les voies ferrées, offrent des facilités et des avantages incontestables.

Dans cet ordre d'idées, l'État avait à faire la dépense immédiate la plus forte, qui peut être évaluée de 15 à 18 millions; il ne profitait point de travaux exécutés antérieurement par la ville puisqu'elle n'a consacré aux quais que de sommes tout à fait insignifiantes en recueillant de grands bénéfices pendant une longue période; il reprenait la part la plus onéreuse et la plus aléatoire, qui est en même temps la moins productive, puisqu'elle fournit seulement un neuvième de la recette brute totale des établissements maritimes.

Ce mode de concours, en vue du but commun, a été indiqué dès le début des négociations qui, à l'origine, furent verbales. Il a été très-longuement débattu dans plusieurs conférences et même par correspondance. Le mode d'application et les conditions ont été examinés ainsi d'une manière approfondie, sans qu'une entente considérée comme désirable s'établit entre l'État et la ville.

Le cabinet résolut de modifier ce qu'il y avait d'absolu dans ce système; il offrit spontanément à la ville d'Anvers de lui remettre les quais à titre de location pour un long terme et à des conditions équitablement fixées. Un projet de contrat formulé sur cette base nouvelle fut discuté dans une conférence, le 7 Janvier, et transmis le lendemain à l'administration communale avec les amendements résultant de la discussion.

Par sa réponse du 13 Janvier, le collége, tout en adhérant au principe du projet, proposa de nombreuses modifications, dont quelques-unes étaient assez importantes.

Enfin, une dernière conférence eut lieu le 16 Janvier, et l'accord fut conclu après de longs débats.

L'annexe nº X met en regard le texte de la proposition du 7 Janvier, les modifications demandées par le collége échevinal et le texte définitivement admis par les parties.

Cette négociation a donc présenté deux phases. Dans la première, le Gouvernement, avant d'user du droit incontestable de reprendre les quais dont l'Etat est et demeure propriétaire, voulait, par des raisons de bienveillance et d'équité, sauvegarder les intérêts financiers de la ville d'Anvers; il se proposait de reconstruire et d'outiller ces quais à ses frais exclusifs et de procurer ainsi au commerce de grandes facilités et des économies. C'était là le but essentiel et là aussi était l'intérêt national à satisfaire; mais le moyen indiqué en premier lieu n'était évidemment pas le seul qui pût permettre d'atteindre parfaitement le but. Si le droit de propriété de l'Etat est maintenu intact et si, d'après l'ensemble des stipulations et des garanties, tous les avantages possibles sont assurés au commerce, il importe peu que le travail de premier établissement soit fait aux frais exclusifs de l'Etat, ou qu'une partie soit exécutée par la ville; de même, il n'est pas indispensable que l'Etat se réserve la gestion. Aussi, dans la deuxième phase, le Gouvernement, tenant compte du vif désir de l'administration communale, lui offrit-il spontanément de confier à la ville pour une certaine durée la gestion, dans l'intérêt commun, des quais reconstruits.

Contrat. Analysons brièvement les dispositions du contrat soumis à votre approbation.

Dans le préambule, le droit de propriété de l'Etat est affirmé et maintenu.

L'article 1er indique quelle partie des quais doit être reconstruite par l'Etat et quel mouillage ils doivent offrir.

L'article 2 définit les immeubles dont la gestion est remise.

Aux termes de l'article 3, lorsqu'une section est reconstruite et nivelée, la ville d'Anvers doit y installer à ses frais tout ce qui est nécessaire pour une bonne et fructueuse exploitation. Le Gouvernement se réserve l'approbation des plans de ces installations, pour être certain qu'elles seront parfaites et complètes.

L'Etat prend à sa charge le dragage du fleuve et les grosses réparations ou reconstructions partielles des murs du quai. Toutes autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront supportées par la ville. (Art. 4.)

Les chemins de fer seront établis, entretenus et exploités par l'État, qui seul aura droit au péage. (Art. 5.)

L'article 6, qui concerne le partage des recettes, a été surtout l'objet de longues discussions.

Il est facile pour la ville, locataire ou gérante, de tenir, comme l'article 8 le prescrit, une comptabilité distincte des recettes brutes provenant directement ou indirectement des quais, de la rade, du terre-plein des quais ou des autres terrains qui lui seront remis, mais la formation d'un compte exact et indiscutable des dépenses qui sont spécialement afférentes ce service, s'il fallait le débattre chaque année, donnerait lieu à d'incessantes difficultés. Aussi le Gouvernement a-t-il posé comme base du partage la recette brute.

Toutefois, comme les éléments d'une appréciation équitable des frais réels de gestion et de surveillance font absolument défaut, il a bien fallu admettre transitoirement, jusqu'à ce que l'expérience de quelques années d'exploitation complète ait dégagé cette inconnue, que le compte des dépenses de gestion fût discuté et arrêté annuellement ; mais ensuite il sera possible de fixer un tantième d'exploitation à forfait, selon l'esprit du contrat, qui est d'indemniser la ville des dépenses réelles et justifiées qu'elle doit faire de ce chef, sans qu'elle y trouve un bénéfice particulier ou un moyen de rétribuer indirectement des services étrangers à celui-ci.

Les frais de gestion et de surveillance seront, comme de raison, prélevés en premier ordre sur la recette brute.

La ville a d'autres frais dont il est juste de lui tenir compte : telles sont les dépenses de police et de voirie et les charges diverses d'entretien et autres qu'elle assume aux termes du contrat. C'est notamment pour les couvrir qu'une somme de 100,000 francs lui est allouée annuellement par un prélèvement sur la recette brute.

Le restant de la recette, ces deux prélèvements déduits, sera partagé entre l'État et la ville au prorata du capital de premier établissement qu'ils auront dépensé, et ce compte de premier établissement sera arrêté après l'achèvement de l'entreprise.

Ces principes établis par les articles 6 et 7 sont équitables.

Il est d'ailleurs clairement stipulé que tous les produits, directs ou indirects, des quais, du terre-plein, des terrains des canaux remblayés, ou de la rade, de quelque nature qu'ils soient, font partie des recettes brutes à partager.

La seule exception qui résulte de l'article 5 concerne les voies ferrées dont le produit appartient exclusivement à l'État, qui les exploitera.

Les règlements et tarifs devront être approuvés par le Gouvernement, qui se réserve de provoquer, dans l'intérêt du commerce, l'abaissement des tarifs. (Art. 9.)

La date à laquelle commence successivement le partage fait l'objet de l'article 10.

La gestion est confiée, ou, si l'on veut, la location est donnée pour quarante ans, et le contrat continue même après cette durée s'il n'est pas dénoncé par l'une des parties, ce qu'elles ont le droit de faire d'année en année. (Art. 11.)

La durée de quarante ans ne paraîtra pas exagérée si l'on songe que, dans le système du contrat, la ville est obligée à faire des dépenses de premier établissement assez élevées.

Les articles 12 et 13 se rattachent à la combinaison relative aux terrains de la citad
du Sud, combinaison qui sera expliquée plus loin.

Les autres dispositions (art. 14 et 15) n'exigent aucun commentaire.

En comparant entre elles les bases proposées d'abord par le Gouvernement et celles qui ont été admises par ce contrat, on reconnait aisément que le premier mode imposait à l'État de plus fortes dépenses en capital, de plus lourdes et difficiles fonctions, qu'il n'en assume d'après le système adopté en dernier lieu. L'un et l'autre, comme l'observation en a été faite, garantissent l'intérêt national, et dès lors, la préférence de l'administration communale, déterminée par des raisons de sentiment, étant très-fortement marquée, le Gouvernement aurait eu tort de vouloir maintenir d'une manière invariable ses propositions primitives.

Après avoir ainsi exposé pourquoi et comment l'arrangement soumis à votre ratification a été conclu, nous avons à définir quelle est la nature, quel est le but et quel doit être le résultat de cette entreprise à réaliser par l'action combinée de l'État et de la ville. But.

Le port d'Anvers, lorsqu'elle sera terminée, offrira au commerce du monde l'une des rades le plus sûres et les plus belles de l'Europe. Les quais larges, réguliers, ininterrompus auront à marée basse, sur une partie de leur étendue, un mouillage de 8 mètres, plus que suffisant pour les plus grands navires transatlantiques à vapeur; le mouillage sur la partie restante destinée à la navigation européenne sera de 5 à 6 mètres à marée basse. L'étendue totale, à partir du musoir sud de l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie St-Michel sera environ de 2,200 mètres. Par une combinaison qui vous est aussi présentée et que nous expliquerons plus loin, le prolongement des quais sur plus d'un kilomètre en amont, à partir de la batterie St-Michel, est également assuré. Il y aura donc à peu près 3 ½ kilomètres de quais accessibles à toute marée.

En réservant l'espace nécessaire à la circulation, car la voirie doit demeurer libre, le restant des quais actuels, ainsi que les terrains conquis sur l'Escaut, seront aménagés et outillés de manière à produire la plus grande somme possible d'avantages et de facilités pour les voyageurs et pour les marchandises. — Quant aux voyageurs arrivant ou partant par les bateaux à vapeur, des locaux couverts pourront être mis à la disposition des compagnies, moyennant des indemnités convenues. Quant aux marchandises, des moyens perfectionnés de chargement et de déchargement, des hangars, des magasins, seront établis, ou des concessions seront données pour les établir. Des chemins de fer les rattacheront directement aux gares. Il faut, en un mot, organiser, d'après l'espace donné, les quais nouveaux pour procurer au commerce une double économie, celle du temps et celle de l'argent. La surtaxe que le commerce subit chaque année en frais inutiles de transports, en pertes et avaries, etc., et surtout en pertes de temps à cause du manque de bonnes installations, se chiffre par des millions.

Tous les plans, tant du dispositif général que des installations à créer, seront élaborés par la ville, qui pourra s'inspirer des vœux du commerce et consulter ses besoins. Ces plans, ainsi qu'il a été dit, seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Mode. Le tracé actuel de la rade d'Anvers est très-irrégulier. Entre l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel, il y a deux angles rentrants. Au point de contact des deux alignements qui avancent dans le fleuve se trouve le terre-plein du Werf qui fait saillie; quatre ouvertures non éclusées, derniers débris des anciens canaux, débouchent dans l'Escaut et coupent ainsi les quais. Devant le Werf, la largeur du fleuve aux eaux ordinaires est d'environ 275 mètres; en amont à 500 mètres la largeur est de 400 mètres, et plus haut, au delà de la batterie St-Michel, le lit s'élargit jusqu'à 600 et 650 mètres.

La théorie comme l'expérience démontrent à quel point un tel état de choses est préjudiciable et même dangereux pour la conservation des passes du fleuve. L'action du flot et du jusant est troublée et en partie neutralisée; le thalweg dans les parties dont la largeur est exagérée se bifurque et l'un des courants se perd sur des atterrissements. Les mauvais effets de la pointe avancée du Werf sur le régime du fleuve sont surtout sensibles; entre deux barres, il produit une sorte de tourbillonnement.

La commission des ingénieurs nommée en 1870, pour examiner la question de la rectifi-

cation des quais, fut d'avis qu'une largeur uniforme de 350 mètres devait être donnée au fleuve, et elle traça en quelque sorte au compas, de Burght au tournant en aval, une courbe correcte, et pour ainsi dire classique, mais passant à travers tout. L'exécution de ce projet entraînerait des expropriations dont la dépense est évaluée à 10 ou 12 millions.

La beauté du tracé semble trop chèrement acquise au prix d'une dépense aussi considérable, qui serait faite en pure perte, puisque l'utilité réelle peut être obtenue d'une manière moins dispendieuse.

Il n'est pas douteux que, pour donner libre action aux forces naturelles qui conservent la rade et les passes, le tracé doit être régularisé et la pointe avancée du Werf supprimée; mais, sans démolir une partie de la ville, on peut tracer un alignement rigoureusement droit de la batterie St-Michel jusqu'à la naissance de la courbe de l'Escaut en aval, et passant à la base du Werf.

Si le projet de loi est adopté, l'alignement définitif des quais sera fixé après avoir consulté les hommes de science ou d'expérience qui peuvent le mieux prévoir l'influence favorable ou mauvaise de tel ou tel changement artificiel sur le régime assez capricieux d'un fleuve à marée. Les probabilités actuelles nous paraissent être que le tracé indiqué ci-dessus, raccordant les deux courbes par un seul alignement, obtiendra la préférence.

L'étude complète du système de construction et le choix entre les différents modes connus devront également être faits à la suite du vote de la loi.

Le quai du Rhin construit le plus récemment a été fondé sur pilotis: il n'offre pas le mouillage reconnu nécessaire aujourd'hui d'après les dimensions des navires; il menace de s'écrouler au moins en partie; la reconstruction a été décidée par la loi du 27 Juillet 1871 et un premier crédit d'un million a été ouvert. Il n'a été imputé sur ce crédit qu'une dépense de fr. 29,480 50 centimes pour frais divers, notamment de l'adjudication partielle tentée sans succès en 1873 (cahier des charges nº 25 de 1873). Le mode projeté consistait à fonder dans l'Escaut une série de piles reliées par des voûtes. Une seule soumission conforme aux prescriptions du cahier des charges a été déposée; le prix demandé était de 10,000 francs par mètre courant. L'adjudication ne fut pas approuvée. A ce prix, les quais à faire par l'État coûteraient au moins 22 millions, sans compter les remblais, l'outillage et les installations. La controverse sur la bonté et l'efficacité de ce système peut être soutenue. Selon l'action des courants, il peut provoquer ou des atterrissements ou des affouillements. Probablement le mode adopté pour les quais de la Clyde à Glasgow prévaudra comme étant le plus économique et comme offrant le plus de sécurité. L'évaluation approximative de 15 à 18 millions est indiquée d'après le coût d'établissement des quais de la Clyde les plus récemment créés : mais les conditions n'étant pas identiques, la dépense peut, dans certaines limites, varier en plus ou en moins.

Pour cette entreprise si exceptionnelle, l'adjudication publique par parties ne peut donner de bons résultats; il faudra, selon toute apparence, conclure un contrat d'ensemble avec l'entrepreneur qui offrira le plus de garanties de capacité et de solvabilité, en même temps que des conditions favorables et ne traiter que sous réserve de l'approbation des Chambres.

Projet de loi.

Le nº 1 de l'article premier du projet de loi porte approbation du contrat fait le 16 Janvier entre le Ministre des Finances et l'administration communale d'Anvers, contrat dont nous venons d'esquisser les bases principales et de définir l'application.

L'article 2 du projet de loi ouvre au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs, auquel vient s'ajouter le million, demeuré presque intact, alloué par la loi du 27 Juillet 1871 pour la reconstruction du quai du Rhin et en vue de plusieurs autres affectations qui, dans l'état actuel des choses, sont devenues sans objet. Ce premier crédit de trois millions à peu près suffit amplement pour le moment. Lorsque le contrat d'entreprise sera conclu, le montant et les époques des payements à effectuer pour mener les travaux à bonne fin aussi rapidement que possible, pourront être déterminés avec certitude, et

la loi portant approbation de ce contrat réglera en même temps, les moyens de faire face aux obligations qui en résulteront pour l'État.

D'ANVERS. La tâche assumée par l'État est grande et difficile. Si activement qu'il l'entreprenne, il lui faudra plusieurs années pour l'accomplir tout entière. De son côté, la ville n'ayant qu'une faible part d'intervention financière pour les quais, pourra consacrer son activité et ses ressources à l'amélioration et au développement successif des bassins. Le Gouvernement secondera toujours ses efforts. Là aussi, il reste beaucoup à faire. Les quais et les bassins répondent à deux ordres distincts de besoins : l'accroissement du mouvement des affaires, stimulé par les facilités et par les économies qui seront assurées au commerce, sera tel que tous les établissements maritimes prospéreront parallèlement et que l'expérience démentira bientôt certaines appréhensions qui se manifestent aujourd'hui.

Faits. Les questions à résoudre ne concernent pas seulement les quais actuels de la rade et les bassins du nord d'Anvers; au sud de la ville, aussi sur la rive droite, se trouvent des terrains vastes et bien situés dont l'appropriation utile pour l'expansion du commerce pour la population exige quelques dispositions nouvelles.

Les propriétés du domaine de la Guerre que le démantèlement de la citadelle du Sud d'Anvers devait rendre disponibles, ont été cédées à M. le docteur Strousberg par une convention conclue le 14 Octobre 1869.

Cette convention a été ratifiée par la loi du 10 Janvier 1870 [1].

Elle portait en substance cession, pour le prix de quatorze millions de francs, de propriétés d'une contenance de 98 hectares 15 ares 60 centiares, après défalcation de 10 hectares pour l'établissement d'une gare de chemin de fer et de ses dépendances. (Art. 1er.)

La livraison successive, contre payement du prix d'après la moyenne, devait se faire en trois parties, sans que la dernière et la plus importante pût avoir lieu plus de trois ans et demi après la signature du contrat. (Art. 2.)

Un plan général d'appropriation devait être fait dans les six mois et proposé au Gouvernement. Ce plan devait comprendre, indépendamment des rues et places, un ensemble de constructions maritimes, telles que bassins, entrepôts et quais. L'étendue assignée à ces établissements était égale à la moitié des terrains vendus, soit 49 hectares. (Art. 4.) La création d'un entrepôt franc était prévue. (Art. 5.) L'Etat se chargeait d'établir la gare sur les 10 hectares réservés à cet effet. (Art. 7.)

Le droit d'exproprier les propriétés particulières nécessaires pour l'exécution du plan était accordé par l'article 9.

La première livraison de terrains opérée en exécution de ce contrat le 14 février 1870, comprend 22h08a62c.

Il a été admis que le prix total de 14 millions serait appliqué à raison de $^1/_{98}$ à chaque hectare vendu. En conséquence, l'acquéreur a payé :

1° A valoir en compte, lors de la signature du contrat	fr.	500,000 »
2° Pour solde de cette première livraison		2,650,285 26
Ensemble. . .	fr.	3,150,285 26

Le docteur Strousberg s'était engagé à prendre livraison de la lunette de Kiel contenant 10 hectares 46 ares 52 centiares, dans le courant de Mai 1870; mais cela n'a pas eu lieu.

[1] Projet de loi. Exposé des Motifs, session de 1869-1870, n° 20.
Rapport par M. de Brouckere, même session, n° 34.
Discussion à la Chambre des Représentants, 18, 21 et 22 décembre 1869. *Annales*, p. 257 à 292.
Sénat. Rapport par M. Malou, *Doc.*, n° 17.
Discussion, 23 Décembre, *Annales*, p. 37 à 41.

Aux termes du contrat, la deuxième livraison, comprenant 18 hectares 10 ares 77 centiares, devait être faite le 12 Février 1871, moyennant le payement de 2,582,703 francs. A la suite de vains efforts longtemps prolongés, l'acquéreur fit connaître qu'il ne serait pas en mesure de payer avant le 1er Mai 1872, et il lui fut accordé terme jusqu'à cette date, en stipulant au profit de l'Etat un intérêt de 4 p. % sur la somme exigible.

Le terme expiré, le payement fut de nouveau réclamé, mais en vain. Divers obstacles provenant de faits de tiers ne permirent pas de déférer immédiament l'affaire aux tribunaux. L'instance tendante au payement de fr. 2,685,926 22 cs en capital et intérêts ne put être introduite que le 5 Novembre 1872 : l'affaire n'a pas encore pu être plaidée.

Le plan d'ensemble de l'appropriation des terrains a été approuvé par arrêté royal de 5 Mai 1870, qui déclarait d'utilité publique les travaux mentionnés dans la convention du 14 Octobre 1869, et autorisait l'expropriation des propriétés particulières dont il y aurait nécessite de disposer pour l'exécution de ces travaux.

Un autre arrêté royal du 24 Juillet 1872 désigna, selon le vœu de la loi d'expropriation, les propriétés à emprendre et donna ainsi à l'acquéreur le titre légal pour exproprier. Sur ses poursuites, dans l'une des instances engagées, le tribunal d'Anvers, par jugement du 10 Juillet 1873, a déclaré le docteur Strousberg non recevable dans son action; mais ce jugement a été frappé d'appel. La cour prononcera prochainement son arrêt.

Il serait inutile assurément d'exposer ici toutes les causes qui ont retardé et paralysé jusqu'à présent l'exécution du contrat du 14 Octobre 1869, les tentatives diverses et les efforts incessants qui ont été faits et n'ont pas abouti. Dans les circonstances actuelles qui sont notoires, il n'est plus possible d'espérer que l'on parvienne à faire exécuter le plan dressé en 1870. La déchéance avec ses conséquences impitoyables, lorsqu'elle serait prononcée à la suite de contestations dont la durée ne peut être prévue, bien que le résultat n'en soit pas douteux, non-seulement laisserait en souffrance de grands intérêts, mais ne ferait pas renaître la possibilité qui n'existe plus aujourd'hui.

Modifications

Aussi le Gouvernement, sans méconnaître le caractère de grandeur et d'utilité du plan primitif, a-t-il cru pouvoir donner son assentiment, sauf l'approbation des Chambres, à des modifications et même à une sorte de transformation de ce plan.

Toutefois, il ne l'a fait qu'après s'être assuré que l'administration communale d'Anvers considérait le projet nouveau comme avantageux à tous les points de vue, et notamment en ce qui concerne les intérêts généraux de la ville.

Deux ordres d'idées justes et légitimes ont dicté la convention du 14 Octobre 1869 : assurer à l'Etat, lorsqu'il se décidait à aliéner ce domaine militaire, le payement du capital qui en représente la valeur, et ce capital a d'avance une destination indiquée : donner à ces terrains une affectation utile, y créer un nouveau centre de population et d'activité commerciale.

Par suite des faits survenus depuis 1870, le recouvrement de la créance de 14 millions était ou pouvait être en péril ou du moins différé. Le but principal de la combinaison nouvelle est de faire cesser toute préoccupation à cet égard.

Quant à l'appropriation en vue de l'utilité publique et du développement de notre métropole commerciale, la pensée primitive n'est pas abandonnée ou méconnue; mais les moyens de la réaliser sont modifiés. Au lieu de créer au sud des bassins pour la navigation maritime, on y creuserait seulement un grand bassin, d'une superficie d'environ quatre hectares, destiné au batelage. Au lieu d'exproprier toutes les propriétés situées entre la citadelle du Sud et l'enceinte agrandie, le plan se maintient sur les terrains provenant du domaine militaire, sauf des emprises inévitables par suite de l'irrégularité des limites de ce domaine : ces emprises se feront surtout pour l'établissement de la gare de chemin de fer. Celle-ci ne sera pas établie, comme d'après le plan de 1870, sur l'ancien fossé capital; elle sera autrement disposée et raccordée à un pont à jeter sur le fleuve. Il n'y a point d'innovation quant au quai à construire en amont à partir de la batterie St-Michel. La création facultative d'un entrepôt franc est prévue.

L'examen des plans qui sont déposés sur le bureau de la Chambre permettra de juger, mieux que par cette description sommaire, quelles sont les différences et les analogies des deux combinaisons.

L'établissement d'un pont sur l'Escaut, à l'intérieur de la grande enceinte, pour chemin de fer, voitures et piétons, satisfait à la fois à un grand intérêt militaire et stratégique en accroissant la force défensive de notre principale forteresse, et aux intérêts de populations nombreuses; il aidera puissamment au prompt développement de cette nouvelle partie de la ville sur la rive droite. Il ne peut être, en aucun cas, une entrave à la navigation vers les ports intérieurs; comme le pont de Tamise, il devra avoir une volée tournante. La construction de cet ouvrage si utile permettra de réduire sur ce point le lit actuel du fleuve à la largeur normale indiquée par la commission des ingénieurs, et d'améliorer ainsi très-sensiblement le régime des eaux. Dans l'état actuel de l'art des constructions de ce genre, la largeur normale de 350 mètres peut aisément être franchie au moyen de deux ou trois travées. Des arrangements au sujet desquels des pourparlers ont déjà été engagés devront naturellement être pris avec les chemins de fer en exploitation sur la rive gauche, de manière à sauvegarder les droits et les intérêts des lignes administrées par l'État.

Le creusement d'un grand bassin pour le batelage améliorera beaucoup les conditions actuelles de la petite navigation, si active et si digne d'intérêt. Cette partie du projet se rattache d'ailleurs intimement, ainsi qu'il a été expliqué, au plan d'ensemble des travaux à exécuter sur d'autres points pour organiser et outiller complétement le port et la rade d'Anvers.

Le mouvement du batelage se fait surtout dans les canaux ou bouts de canaux non éclusés qui coupent les quais actuels. L'espace est insuffisant, les quais n'ont point de largeur; les bateaux, le plus souvent, reposent sur la vase; les opérations de chargement et de déchargement sont difficiles et coûteuses. La suppression de ces derniers restes d'un état de choses qui n'a plus de raison d'être est, au surplus, nécessitée par le travail de reconstruction des quais.

Cette suppression fait l'objet de l'article 12 du contrat conclu avec la ville d'Anvers, mais, en la décrétant, il faut assurer au batelage, sur un autre point, des installations meilleures, plus grandes et plus complètes. C'est au sud, sur les terrains de la citadelle, que se trouve le seul emplacement convenable. On pourra y faire un bassin avec écluse à sas permettant le mouvement d'entrée et de sortie, sinon à toute marée, du moins pendant une grande partie de la marée. On pourra aussi relier à la gare voisine toutes les installations de la batellerie, avantage considérable dont elle est privée aujourd'hui.

Cet emplacement est le mieux choisi pour la petite navigation : il est certain que très-facilement elle y aura accès et pourra s'y mouvoir : la même certitude n'existerait pas pour les grands navires de mer; si l'on consulte la carte des sondages de l'Escaut, il peut subsister à cet égard quelques doutes.

ntrat.

Les modifications apportées à la convention du 14 Octobre 1869 ont fait l'objet du contrat du 10 Janvier 1874, que nous soumettons à l'approbation des Chambres, d'après les ordres du Roi. (Annexe litt. *C* au projet de loi.)

L'article 1er reproduit d'abord (nos 1, 2 et 3) la description des propriétés formant la citadelle du Sud et ses dépendances, et stipule que toutes seront mises à la disposition de l'acquéreur dans le cours de l'année 1874.

Le no 4 décrit sommairement, en se référant d'ailleurs à un plan qui indique le dispositif général, le mode d'appropriation des terrains.

Le no 5 définit les obligations réciproques de l'acquéreur pour les travaux, et de l'État en ce qui concerne la superstructure de la gare dont les terrains nivelés doivent lui être livrés.

Les conditions et garanties quant aux droits ou taxes qui pourront être perçus par le concessionnaire sont déterminées par le no 6. La ville d'Anvers, nonobstant le texte de l'article [illegible] du contrat de 1869, a élevé la prétention de percevoir les droits, non-seulement à raison des quais ou bassins à construire aux frais de M. le docteur Strousberg, mais même pour l'accostage aux berges de l'Escaut appartenant au domaine de l'État. Le texte plus précis de cette clause

condamne expressément cette prétention. Il a paru inutile de mettre à ce sujet une disposition spéciale dans le projet de loi, le Gouvernement pouvant toujours révoquer l'arrêté de 1863 qui autorise la perception des taxes de navigation et définir à nouveau l'étendue réelle et seule admissible des droits de la ville.

Aux termes du nº 7, le solde du prix encore dû à l'État devra être payé d'année en année par cinquièmes, dont le premier échoit le 31 Décembre 1874, et avec bonification d'un intérêt de 3 %. Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, d'après le contrat de 1869, la livraison devait se faire en trois ans et demi, mais sans intérêt sur les prix des terrains non livrés, et la dernière remise comprenait à peu près la moitié de la quantité totale.

La faculté d'expropriation accordée par le nº 8 sera restreinte autant que possible et probablement dans les limites indiquées ci-dessus.

L'article 2 du contrat stipule l'obligation de former, en 1874, une Société anonyme autorisée en vertu d'une loi spéciale.

Le docteur Strousberg fera apport à cette Société de la convention reprise en l'article 1er. La Compagnie immobilière s'oblige à apporter le capital nécessaire pour payer à l'État, en capital et intérêts, le solde du prix de 14 millions et pour toutes les dépenses à faire du chef des opérations de la Société.

Le capital social sera représenté par deux catégories d'actions. Pour tous ses apports, la Compagnie immobilière recevra au pair des actions privilégiées.

Le docteur Strousberg recevra des actions ordinaires à concurrence des sommes qu'il a déjà payées à l'État, et de plus les intérêts à 5 p. % sur ces sommes, et 150,000 francs pour ses dépenses d'études et frais.

La construction du pont étant une cause de plus-value pour les terrains vendus par le domaine, le Gouvernement a stipulé qu'il serait remis à l'État, en actions ordinaires, un capital égal au coût d'établissement de ce pont; toutefois, un maximum de 4 ½ millions de francs a été fixé. D'après cet arrangement, la dépense de cet ouvrage utile et qui sera affranchi de péages pour la circulation des voitures et des piétons, sera remboursée à l'État ou du moins compensée par des revenus. (Art. 3 du contrat.)

Les actions privilégiées ou ordinaires seront représentées par deux titres, l'un de capital, l'autre de jouissance.

L'article 4 du contrat règle les conditions auxquelles le privilége du vendeur pourra être levé successivement. La disponibilité des terrains à revendre en détail se concilie ainsi avec le maintien des sécurités auxquelles l'État a droit.

L'article 5 du contrat établit une double faculté de rachat. Et d'abord pour pouvoir satisfaire à un désir exprimé par l'administration communale d'Anvers, le Gouvernement a réservé la faculté de reprendre, à des conditions déterminées, la construction et l'exploitation, tant du quai, à partir de la batterie Saint-Michel jusqu'au delà du pont, que du bassin du batelage.

S'il n'est pas fait usage de cette faculté, dont la durée est seulement de six mois, l'État a stipulé le droit de rachat à partir de la 24me année, ce qui correspond à la 20me année d'exploitation complète. La base du rachat sera le produit net moyen des trois dernières années, capitalisé à 5 p. % et augmenté d'une prime de 10 p. %. Toutefois, le capital, prime comprise, ne pourra être inférieur au coût de construction.

Ce droit nouveau n'est pas sans valeur pour l'État. Aux termes du contrat de 1869, il semblait y avoir une concession perpétuelle, sauf le droit d'expropriation, si tant est qu'il soit applicable en ce cas. Mieux vaut assurément le rachat prévu et réglé d'avance.

Le projet des statuts de la Société anonyme à former est ci-annexé. L'article 3 de la loi autoriserait le Gouvernement à donner le caractère de Société anonyme commerciale à la Compagnie nouvelle, d'après les bases de ce projet.

Une clause du contrat reproduite dans le projet de statuts donne à la Compagnie la faculté d'émettre des obligations à lots à concurrence d'un capital effectif de 15 millions de francs. Cette disposition exceptionnelle se justifie aisément, à raison d'abord du caractère d'uti-

lité publique de l'entreprise, et en second lieu dans l'intérêt de l'État lui-même. En effet, la création d'obligations à lots, qui remplacerait une émission d'actions privilégiées, donnerait aux actions que l'État doit recevoir pour le pont une valeur beauconp plus grande et même en assurerait mieux le remboursement par les réalisations.

Si la Compagnie veut faire usage de cette faculté, le plan de l'opération devra être approuvé par le Gouvernement.

Sauf quelques légères dérogations que la nature même de l'entreprise explique et justifie, les statuts de la Société sont en harmonie avec la nouvelle loi sur les sociétés qui sont incontestablement commerciales. Le régime de cette loi y sera applicable de droit, en tous points qui ne font pas l'objet d'une dérogation expresse d'après les bases du projet ci-joint.

L'article 4 et dernier du projet de loi autorise le Gouvernement à déroger à la loi du 4 Mars 1846 par la concession d'un entrepôt franc, si la concessionnaire use de la faculté qui est stipulée à son profit.

ications. L'article 15 de la convention conclue avec la ville d'Anvers porte : Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives, avant le 31 Mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits. »

Il résulte de là que la Chambre ne délibérera pas avant que le conseil communal ait voté. Si le conseil communal rejette la convention, le Gouvernement n'aura qu'à substituer au n° 1° de l'article 1er du projet de loi une disposition qui l'autorise à reprendre purement et simplement les quais d'Anvers.

Le contrat relatif aux terrains du sud fixe aussi la date du 31 Mars. Cela ne présente aucun inconvénient, les deux conventions, indépendantes l'une de l'autre, quoiqu'elles offrent certains points de contact, étant comprises dans le même projet de loi.

La Chambre, nous l'espérons, appréciera les raisons d'intérêt national qui justifient ce projet. Sans doute, les dépenses qu'il entraîne sont considérables, mais aussi les résultats à obtenir y sont au moins proportionnels.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

Le Ministre des Travaux Publics.
C. BEERNAERT.

II.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre des Finances présentera en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Sont approuvées :

1° La convention ci-annexée, conclue le 16 Janvier 1874 entre le Ministre des Finances et l'administration communale d'Anvers;

2° La convention ci-annexée, conclue le 10 Janvier 1874 entre le Ministre des Finances et la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Bethel-Henry Strousberg.

ART. 2.

Il est ouvert au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers, entre le musoir Sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel.

L'excédant disponible sur le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871 y sera ajouté et recevra la même affectation.

Les deux millions alloués par le § 1er seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 avril 1873.

ART. 3.

La société qui sera formée à Anvers pour l'exécution de la convention mentionnée à à l'article 1er, n° 2, sera considérée comme une société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le Gouvernement de ses statuts, dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint.

ART. 4.

Par modification à l'article 66 de la loi du 4 mars 1846, le Gouvernement pourra concéder à cette société l'entrepôt franc dont la création à Anvers est prescrite par l'article 26 de cette loi.

L'arsenal de guerre, lorsque cette société le demandera sera érigé à cet effet en entrepôt franc, d'après les principes généraux de la même loi.

En ce cas, le bloc de terrain *A* formera l'enclos de l'entrepôt franc.

Donné à Laeken, le 18 janvier 1874.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

C. BEERNAERT.

III.

Projet de loi amendé.

TEXTE PRIMITIF.

Article premier.

Sont approuvées :

1° La convention ci-annexée conclue le 16 janvier 1874 entre le Ministre des Finances et l'administration communale d'Anvers;

2° La convention ci-annexée conclue le 10 janvier 1874 entre le Ministre des Finances et la Compagnie Immobilière de Belgique stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Bethel-Henry Strousberg.

Art. 2.

Il est ouvert au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers, entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel.

L'excédant disponible sur le crédit d'un million alloué par la loi du 27 Juillet 1871 y sera ajouté et recevra la même affectation. Les deux millions alloués par le § 1er seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 Avril 1873.

Art. 3.

La Société qui sera formée à Anvers pour l'exécution de la convention mentionnée à l'article 1er, n° 2, sera considérée comme une Société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le Gouvernement de ses Statuts dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint.

Art. 4.

Par modification à l'article 66 de la loi du 4 mars 1846, le Gouvernement pourra concéder à cette Société l'entrepôt franc dont la création à Anvers est prescrite par l'article 26 de cette loi.

L'arsenal de guerre, lorsque cette Société le demandera, sera érigé à cet effet en entrepôt franc, d'après les principes généraux de la même loi.

En ce cas, le bloc de terrain A formera l'enclos de l'entrepôt franc.

AMENDEMENTS.

Art. 1er.

Sont apdrouvées :

1° Les conventions ci-annexées conclues le 16 janvier et le 14 mars 1874 entre le Ministre des Finances et l'Administration communale d'Anvers;

2° Les conventions ci-annexées, conclues le 10 janvier et le 18 mars 1874 entre le Ministre des finances et la Compagnie Immobilière de Belgique stipulant, tant pour elle-même qu'en qualités de fondé de pouvoirs M. le docteur Bethel-Henry Strousberg.

Art. 2.

Il est ouvert au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers, entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et le pont à construire sur l'Escant.

Art. 3.

La Société qui sera formée à Anvers pour l'exécution des conventions mentionnées à l'art. 1er, n° 2, sera considérée . . . .
(le reste comme au projet).

Art. 4.

Supprimé.

IV.

PROJET DE STATUTS

de la Société anonyme du Sud d'Anvers.

Par devant Me
notaire à
Ont comparu :

Lesquels comparants ont requis le notaire soussigné de dresser acte des statuts d'une société anonyme, de la manière et ainsi qu'il suit :

TITRE PREMIER. — *Dénomination de la Société, son objet, sa durée, son siége.*

ARTICLE PREMIER.

Les comparants forment, par ces présentes, sauf l'approbation du Gouvernement, une société anonyme qui existera entre tous les propriétaires des actions créées en conformité des dispositions du titre II qui va suivre.

ART. 2.

La société prend la dénomination de *Société anonyme du Sud d'Anvers.*

ART. 3.

Elle a pour objet :

1° La construction et l'exploitation d'établissements maritimes à Anvers, tels que bassins, quais, canaux, hangars, entrepôts, cales, écluses, ponts et autres, de même que la construction et l'exploitation de voies ferrées desservant ces établissements ;

2° L'acquisition et la prise à bail de tous immeubles, de quelque nature qu'ils soient nécessaires à l'édification d'établissements maritimes ; la mise en valeur, la revente, l'échange ou la location de ces immeubles ;

3° La reprise et l'exécution du contrat intervenu entre le Gouvernement et M. Bethel-Henry Strousberg, sous la date du . . . . . , approuvé par la loi du . . . . , ledit contrat remplaçant la convention du 14 octobre 1869 ;

4° Enfin, toutes opérations dont le caractère ou le but principal serait de faire valoir des établissements maritimes.

Les opérations de la société ne peuvent s'étendre au delà du territoire du royaume de Belgique.

ART. 4.

Dans les affaires de sa compétence, la société peut agir par association avec des tiers.

ART. 5.

La durée de la société est de trente ans, qui commenceront à courir du jour de la publication de l'arrêté d'autorisation, sauf le cas de prolongation, de liquidation ou de dissolution anticipée.

ART. 6.

Le siége de la société est établi à Anvers.

TITRE II. — *Capital social. — Actions privilégiées. — Actions ordinaires. — Actions de jouissance. — Obligations.*

ART. 7.

Le capital social est fixé à vingt-cinq millions de francs.

Il se divise en 33,110 actions privilégiées de 500 francs chacune et 16,890 actions ordinaires, également de 500 francs chacune.

Il y aura de plus 50,000 actions de jouissance, ne portant aucune mention de valeur ni de capital, qui seront réparties uniformément entre les 50,000 actions privilégiées et ordinaires, chaque action privilégiée ou ordinaire recevant une action de jouissance avec numéros correspondants.

Les 33,110 actions privilégiées sont souscrites savoir :

par

—

—

—

ENSEMBLE 23,110

Des 16,890 actions ordinaires :

7,890 sont souscrites par M. Bethel-Henry Strousberg en représentation de l'apport dont il est fait mention à l'article 21 ci-après, et . . . .

9,000 sont réservées pour être délivrées à l'État belge à concurrence du coût du pont qu'il s'est obligé à construire sur l'Escaut par la convention précitée du . . . .

ENSEMBLE 16,890

Le capital pourra, sur décision du conseil général de la société, être augmenté successivement et porté à cinquante millions de francs. Il sera alors représenté par 80,000 actions privilégiées de 500 francs chacune, 20,000 actions ordinaires également de 500 francs chacune et 100,000 actions de jouissance.

Les porteurs d'actions privilégiées ont un droit de préférence à la souscription d'actions à émettre ultérieuremcnt. Ce droit s'exercera par les actions de jouissance qui remplaceront les actions privilégiées, lorsque celles-ci seront remboursées.

En cas d'émission d'actions, les souscriptions devront être faites en double et contenir les énonciations indiquées en l'article 31 de la loi sur les sociétés.

ART. 8.

Les actions privilégiées ont droit, par privilége sur toute autre action :

1° Au prélèvement sur les bénéfices nets annuels de 5 p. % des sommes versées;

2° Au remboursement des sommes versées.

ART. 9.

Les actions ordinaires ont droit :

1° Au prélèvement sur les bénéfices nets annuels de 5 p. % des sommes versées, après payement des 5 p. % revenant aux actions privilégiées;

2° Au remboursement des sommes versées après remboursement intégral des actions privilégiées.

ART. 10.

Les actions de jouissance ont droit à la répartition égale entre tous les titres émis:

1° Des bénéfices nets annuels de la société après payement des 5 p. % aux actions privilégiées et aux actions ordinaires;

2° De l'actif social, après remboursement intégral des sommes versées sur les actions privilégiées et les actions ordinaires.

ART. 11.

Le montant des actions est payable aux époques et aux caisses désignées par le conseil d'administration. Cent francs par action privilégiée seront versés dans la quinzaine de la constitution de la société.

ART. 12.

Toute somme dont le payement est en retard porte intérêt de plein droit, en faveur de la société, à raison de 5 p. % par an, à compter du jour de l'exigibilité jusqu'au jour du payement, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

L'actionnaire en défaut peut, au choix de la société, être poursuivi par toutes voies de droit, ou être déchu de tous les versements effectués, ceux-ci restant de plein droit acquis à la société à titre de dommages-intérêts. Toutefois, la déchéance n'est valablement applicable qu'après une notification adressée par lettre recommandée au domicile élu par l'actionnaire et restée infructueuse pendant un délai de quinze jours.

ART. 13.

Les actions complétement libérées sont au porteur ou nominatives, au choix de l'actionnaire.

Les actions libérées de 350 francs peuvent, sur décision de l'assemblée générale, être mises au porteur.

Les actions au porteur sont extraites d'un registre à souche et numérotées.

Elles sont revêtues de la signature de deux administrateurs et du directeur.

Elle portent le timbre de la société.

ART. 14.

Les actions nominatives se transmettent par une déclaration de transfert inscrite dans un registre spécial et signée par le cédant et par le cessionnaire ou par leurs fondés de pouvoirs. Des certificats constatant les inscriptions sont délivrés aux actionnaires en nom.

La société peut exiger que la signature et la capacité des parties soient certifiées par un agent de change.

Les actions au porteur se transmettent par la simple tradition.

Les actions nominatives, libérées comme il est dit à l'article 13, peuvent être converties en actions au porteur; réciproquement, les actions au porteur peuvent être inscrites en nom. Le tout conformément aux dispositions à arrêter par le conseil d'administration.

ART. 15.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action. Au delà, tout appel de fonds est interdit.

ART. 16.

Toute action est indivisible; la société ne reconnait qu'un propriétaire pour une action.

ART. 17.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

ART. 18.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, en demander le partage ou

la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Tout actionnaire en nom doit élire domicile en Belgique.

ART. 19.

Les actions de jouissance sont nominatives ou au porteur au choix de l'actionnaire. Elles sont représentées par des titres spéciaux dont le conseil d'administration déterminera la forme.

Les dispositions des articles 14, 16, 17 et 18 leur sont applicables.

ART. 20.

La société est autorisée à émettre des obligations à lots à concurrence de quinze millions de francs, d'après le plan qui devra être préalablement approuvé par le Gouvernement.

Elle pourra aussi émettre des obligations ordinaires.

L'ensemble de ces deux catégories d'obligations ne pourra excéder le capital social versé.

Les conditions d'émission et la forme des titres seront réglées par le conseil d'administration.

Les porteurs d'obligations ont le droit de prendre connaissance des pièces déposées en conformité de l'article 61 ci-après. Ils peuvent assister aux assemblées générales, mais avec voix consultative seulement.

Les formalités exigées par l'article 49 ci-après pour assister comme actionnaire aux assemblées générales, sont applicables aux obligataires.

TITRE III. — *Apports.*

ART. 21.

La Compagnie immobilière de Belgique agissant au nom et pour compte de M. Béthel-Henry Strousberg, en vertu de procuration authentique passée devant Me Rommel, notaire, à Bruxelles, le 22 Décembre 1873, et dont une expédition demeurera annexée aux présentes, apporte dans la société tous les bénéfices et toutes les charges de la convention passée avec l'État belge, sous la date du   approuvée par la loi du   et régularisée authentiquement par acte passé devant Me   , notaire, à   , relative à la transformation des terrains de la citadelle du Sud, à Anvers. Ladite convention remplaçant celle conclue entre l'État et M. Strousberg, le 14 Octobre 1869.

M. Béthel-Henry Strousberg recevra, pour le remboursement en principal et intérêts des sommes qu'il a payées à l'État belge et de tous frais quelconques, ainsi que pour l'apport de sa convention, 7,890 actions ordinaires libérées, à prendre sur les 16,890 actions ordinaires actuellement émises, et 7,890 actions de jouissance à prendre sur les 50,000 actions de jouissance, actuellement émises.

TITRE IV. — *Administration de la Société.*

ART. 22.

L'Administration des affaires de la Société est confiée à un conseil assisté d'un Directeur.

Les opérations sont contrôlées par des Commissaires.

Les Administrateurs et les Commissaires réunis forment le conseil général.

Le Gouvernement a la faculté de nommer un Commissaire spécial qui, comme les Commissaires de la Société, a un droit de contrôle illimité sur toutes les opérations et affaires sociales.

Si le Gouvernement use de cette faculté, le montant de l'indemnité à allouer au Commissaire sera fixé de commun accord avec la Société.

SECTION PREMIÈRE. — *Du Conseil d'Administration.*

Art. 23.

Le conseil d'Administration se compose de sept membres au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée générale.

La durée du mandat d'Administrateur est de six ans.

L'ordre de sortie est déterminé par la voie du sort.

La première sortie comprendra deux membres, si le nombre des Administrateurs est de sept; s'il est de neuf, les trois premières sorties comprendront chacune deux membres.

Les membres sortants peuvent être réélus.

Art. 24.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier conseil sera composé de MM......

Le renouvellement du premier conseil ne commencera qu'à l'expiration de la quatrième année sociale, suivant le mode indiqué ci-dessus.

Art. 25.

En cas de vacance d'une place, le conseil peut y pourvoir provisoirement.

L'assemblée générale, lors de la première réunion, procède à l'élection définitive.

L'Administrateur nommé en remplacement d'un autre achève le terme de celui qu'il remplace.

Art. 26.

Chaque Administrateur doit, dans la huitaine de sa nomination, déposer dans la caisse sociale cinquante actions privilégiées et cinquante actions de jouissance, lesquelles restent inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

A défaut de se conformer à cette disposition dans le mois de sa nomination, ou de la notification qui devra lui en être faite si elle a lieu en son absence, tout Administrateur sera réputé démissionnaire et il sera pourvu à son remplacement par l'assemblée générale.

Art. 27.

Le conseil choisit un Président parmi ses membres.

Il désigne celui d'entre eux qui doit momentanément remplacer le Président en cas d'empêchement.

Le Directeur remplit les fonctions de Secrétaire.

Art. 28.

Le conseil se réunit au siége de la Société ou à Bruxelles, sur la convocation de son Président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige et au moins une fois par mois.

Art. 29.

Le conseil ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est présente.

Art. 30.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix; en cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Elles sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre tenu au siége de la Société et signés par le Président et le Directeur.

Les procès-verbaux font mention des noms des membres présents.

Les copies et extraits des délibérations sont certifiés par le Président ou par l'Administrateur qui le remplace.

Art. 31.

Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'Administration des affaires sociales.

Il fait et autorise par ses délibérations, notamment :

Les entreprises, acquisitions, constructions, exploitations, ventes, échanges, locations, transactions, compromis se rattachant au but de la Société;

Les emprunts avec ou sans garanties hypothécaires et par voie d'émission d'obligations ou autrement;

Les mainlevées, même sans payement, les désistements;

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant;

Les appels de fonds sur les actions émises;

Le placement des capitaux disponibles;

L'emploi du fonds de réserve.

Il arrête provisoirement le règlement des dividendes à distribuer.

Art. 32.

Le conseil, sur la proposition du Directeur, nomme et révoque tous les employés de l'Administration et fixe leur traitement.

Art. 33.

Le conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs soit à un ou plusieurs de ses membres, soit au Directeur pour les pouvoirs que ce dernier ne tiendrait pas des présents statuts, soit enfin à une ou plusieurs personnes étrangères pour les opérations, actes et signatures qui seraient à faire ou à donner dans des lieux autres que celui ou siége la Société.

Art. 34.

Les membres du conseil d'Administration ne contractent, à raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle : ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 35.

Tous les actes qui engagent la Société sont signés par un Administrateur et par le Directeur.

SECTION II. — *Du Directeur.*

Art. 36.

Le Directeur est nommé par le conseil d'Administration, qui fixe son traitement.

Art. 37.

Avant d'entrer en fonctions, le Directeur doit déposer dans la caisse sociale cinquante actions privilégiées et cinquante actions de jouissance de la Société.

Ces actions sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Elles sont affectées, par privilége, à la garantie de sa gestion.

Art. 38.

Le Directeur pourvoit à l'organisation des services.

Il a sous ses ordres tous les employés attachés à l'Administration.

Il a l'initiative des propositions relatives à leur nomination, à leur révocation et à la fixation de leur traitement.

Il fait tous actes conservatoires.

Il exécute les délibérations du conseil d'administration.

Il intente après autorisation les actions judiciaires et y défend au nom du conseil.

Il entretient la correspondance.

Il poursuit le recouvrement des sommes dûes à la société.

Il signe, conjointement avec un administrateur, l'endossement et l'acquit des effets sur des particuliers, les quittances, avec ou sans mainlevée, les mandats sur les banques et autre caisses publiques; le transfert ou l'acquit des rentes sur l'État et autres valeurs publiques.

Il signe, conjointement avec deux administrateurs, les actions, les obligations et les autres titres émis par la société;

Il assiste aux séances du conseil avec voix consultative.

Pour les actions judiciaires et les actes de mainlevée, il provoque une décision spéciale du conseil d'administration.

ART. 39.

En cas d'empêchement du directeur, le conseil d'administration désigne un de ses membres pour le remplacer.

SECTION III. — *Des commissaires.*

ART. 40.

Les commissaires sont au nombre de cinq au moins et de sept au plus, nommés par l'assemblée générale.

La durée du mandat de commissaire est de cinq ans.

L'ordre des sorties est déterminé par la voie du sort.

Les deux premières sorties comprendront chacune deux membres si le nombre des commissaires est de sept.

Les membres sortants peuvent être réélus.

ART. 41.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier comité sera composé de:
MM....

Le renouvellement du premier comité ne commencera qu'à l'expiration de la troisième année sociale, suivant le mode indiqué ci-dessus.

ART. 42.

En cas de vacance d'une place, le comité peut y pourvoir provisoirement.

L'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive.

Le commissaire nommé en remplacement d'un autre achève le terme de celui qu'il remplace.

ART. 43.

Chaque commissaire doit déposer dans la caisse de la société vingt-cinq actions privilégiées et vingt-cinq actions de jouissance, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

A défaut de se conformer à cette disposition dans le mois de sa nomination, ou de la notification qui devra lui en être faite si elle a lieu en son absence, tout commissaire sera réputé démissionnaire et il sera pourvu à son remplacement par l'assemblée générale.

ART. 44.

Le comité choisit un président et un secrétaire parmi ses membres.

Il se réunit à Anvers ou à Bruxelles aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige.

Le comité ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est présente.

ART. 45.

Les commissaires ont un droit illimité de surveillance et de contrôle sur toutes les opérations de la société. Ils peuvent prendre connaissance, sans déplacement, des livres, de la correspondance, des procès-verbaux et généralement de toutes les écritures de la société.

Il leur est remis chaque semestre par l'administration un état résumant la situation active et passive.

Les commissaires doivent soumettre à l'assemblée générale le résultat de leur mission avec les propositions qu'ils croient convenables, et lui faire connaître le mode d'après lequel ils ont contrôlé les inventaires.

ART. 46.

Les commissaires ont droit à des jetons de présence, dont le montant est déterminé par l'assemblée générale.

SECTION IV. — *Du conseil général.*

ART. 47.

Le conseil général se réunit au siége de la société ou à Bruxelles, sous la présidence du président du conseil d'administration, et sur la convocation de celui-ci.

Il ne peut valablement délibérer si la majorité des administrateurs et la majorité des commissaires n'est présente.

ART. 48.

Le conseil général délibère sur les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration.

Il décide notamment, sur la proposition du conseil d'administration, les émissions d'actions et d'obligations; il détermine annuellement quelles sont les sommes à prélever tant sur les réalisations de l'avoir social que sur les bénéfices, pour être appliquées à l'amortissement des actions privilégiées et des actions ordinaires.

TITRE V. — *De l'assemblée générale.*

ART. 49.

L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose des actionnaires propriétaires d'actions privilégiées ou ordinaires. Après remboursement de l'une ou de l'autre de ces deux catégories d'actions, les actions de jouissance correspondant à la catégorie d'actions remboursées seront aux droits de celle-ci.

Peuvent seuls y figurer :

1° Les actionnaires par titres nominatifs dont le transfert est antérieur de huit jours à la réunion de l'assemblée;

2° Les actionnaires par titres au porteur qui les auraient déposés, ou qui en auraient fait connaître les numéros dans le même délai, soit au siége de la société, soit à toute autre caisse désignée par l'administration.

Les actionnaires qui, sans déposer leurs titres, en ont fait connaître les numéros, ne sont admis à l'assemblée que munis de ces titres.

ART. 50.

Nul ne peut se faire représenter à l'assemblée, si ce n'est par un actionnaire réunissant lui-même les conditions déterminées par l'article qui précède.

ART. 51.

Les femmes mariées, les mineurs et les interdits peuvent y être représentés par leurs maris ou tuteurs; les sociétés, communautés et établissements publics, par un de leurs administrateurs, pourvu d'un pouvoir spécial.

Art. 52.

L'assemblée générale se réunit de droit, chaque année, au siége de la société, le second jeudi d'Avril à une heure de relevée.

Elle se réunit extraordinairement chaque fois qu'une délibération du conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

La majorité des commissaires a le droit de requérir la convocation de l'assemblée générale, laquelle sera également convoquée à la demande d'actionnaires représentant le cinquième du capital souscrit.

Art. 53.

Les convocations sont faites par avis insérés deux fois, à huit jours d'intervalle au moins, et huit jours avant l'assemblée, dans le *Moniteur belge* et dans un des principaux journaux d'Anvers et de Bruxelles, et par des lettres adressées, à la diligence du directeur, huit jours avant l'assemblée, au domicile élu des actionnaires en nom ayant droit d'assister à l'assemblée générale, mais sans qu'il doive être justifié de l'accomplissement de cette dernière formalité.

Toute convocation énoncera les objets sur lesquels l'assemblée est appelée à délibérer.

Aucun autre objet, sauf l'ajournement de l'assemblée, ne peut être mis en délibération.

Art. 54.

L'assemblée générale ordinaire est régulièrement constituée, quels que soient le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées. — L'assemblée générale extraordinaire est régulièrement constituée lorsque les membres présents représentant, tant par eux-mêmes que par procuration, la moitié au moins des actions émises.

Si cette condition n'est pas remplie sur une première convocation, il en est fait une seconde, au moins à quinze jours d'intervalle.

Les membres présents à cette seconde réunion délibèrent valablement, quel que soit le nombre de leurs actions, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Si lors des réunions de l'assemblée générale, quel qu'en soit l'objet, les questions à l'ordre du jour ne sont pas épuisées dans une séance, l'assemblée peut être prorogée au lendemain, ou au surlendemain, si le lendemain est un jour férié, sans autre avertissement que la déclaration faite par le président avant la clôture de l'assemblée.

Art. 55.

L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration, ou par tout autre de ses membres que le conseil délègue pour le remplacer en cas d'empêchement.

Les fonctions de scrutateur sont remplies par les deux plus forts actionnaires présents et, sur leur refus, par ceux qui les suivent dans l'ordre de la liste, jusqu'à acceptation.

Le directeur remplit les fonctions de secrétaire.

Art. 56.

Les délibérations de l'assemblée générale ordinaire sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Les délibérations de l'assemblée générale extraordinaire sont prises à la majorité des trois quart des voix des membres présents.

Chaque membre a autant de voix qu'il possède d'actions.

Toutefois nul ne peut prendre part au vote, tant en son nom personnel que comme mandataire, pour un nombre d'actions dépassant la cinquième partie du nombre des actions émises, ou les deux cinquièmes des actions pour lesquelles il est pris part au vote.

Art. 57.

L'assemblée générale entend le rapport des administrateurs et des commissaires sur la situation des affaires sociales, et discute le bilan.

Le conseil d'administration a le droit de proroger, séance tenante, l'assemblée à trois semaines. Cette prorogation annulle toute décision prise. La seconde assemblée a le droit d'arrêter définitivement le bilan.

L'adoption du bilan par l'assemblée vaut décharge pour les administateurs et les commissaires, mais en tant seulement que l'assemblée n'ait pas fait de réserve contraire, et que le bilan ne contienne ni omission ni indication fausse dissimulant la situation réelle de la Société.

Elle nomme les Administrateurs et les Commissaires toutes les fois qu'il y a lieu de les remplacer.

Elle délibère, sur les modifications à faire aux statuts, sur les nouvelles attributions à donner à la Société, sur sa dissolution anticipée ou sa prolongation; sur la fusion de la Société avec d'autres Compagnies, enfin sur toutes les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'Administration, et sur les propositions signées par dix membres et qui ont été communiquées, au moins six semaines avant la réunion, au conseil d'Administration pour être mises à l'ordre du jour.

Elle prononce souverainement, sauf l'approbation du Gouvernement, dans tous les cas où elle est requise, sur tous les intérêts de la Société, et confère, par ses délibérations, au conseil d'Administration, les pouvoirs nécessaires pour tous les cas non prévus par les statuts.

Art. 58

Les délibérations de l'assemblée prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires, même les absents ou dissidents.

Elles ne sont pas opposables aux actionnaires absents quant aux actes faits en dehors des statuts, s'ils ne sont spécialement indiqués dans la convocation.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux signés par les actionnaires nécessaires à la formation de la majorité.

Art. 60.

Pour les tiers, la justification des délibérations de l'assemblée résulte des copies ou extraits signés par la majorité des Administrateurs et des Commissaires.

TITRE VI. — *Inventaires et comptes annuels.*

Art. 61.

L'année sociale commence le 1er Janvier et finit le 31 Décembre.

Le premier exercice embrassera, indépendamment de l'année de constitution de la Société, toute l'année qui suivra.

A la fin de chaque année sociale, un inventaire de l'actif et du passif est dressé par les soins de l'Administration.

Le bilan et le compte de profits et pertes sont arrêtés par le conseil d'Administration et remis avec un rapport sur les opérations de la Société, un mois au moins avant l'assemblée générale ordinaire, aux Commissaires qui doivent faire un rapport contenant leurs propositions.

Quinze jours au moins avant la réunion de l'assemblée générale du mois d'Avril, le bilan et le compte de profits et pertes, ainsi que la liste des actionnaires indiquant le nombre de leurs actions et leur domicile, sont déposés au siége de la Société à l'inspection des actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale.

Le bilan et le compte de profits et pertes sont adressés aux actionnaires en nom en même temps que la convocation, de même que le rapport des Commissaires, s'il ne conclut pas à l'adoption complète du bilan.

Une ampliation du bilan et du compte de profits et pertes est, dans la quinzaine de leur approbation, publiée aux frais de la Société et par les soins des Administrateurs, conformément au mode déterminé par l'art. 10 de la loi sur les Sociétés.

TITRE VII. — *Partage des bénéfices.*

Art. 62.

Sur les produits nets réalisés, c'est-à-dire, après déduction de tous frais généraux et autres charges, non-valeurs et dépréciations, on prélève annuellement.

1° 5 p. % du capital versé sur les actions privilégiées, pour être répartis entre elles;
2° 5 p. % capital versé sur les actions ordinaires, pour être répartis entre elles;

3° Une somme qui ne peut être inférieure à 10. p. % du surplus, pour être affectée au fonds de réserve. Ce qui reste après ces prélèvements est attribué, savoir :

10 p. % aux administrateurs pour être répartis entre eux suivant leurs conventions particulières; si ces 10 p. % ne s'élèvent pas annuellement à 3,000 francs pour chaque Administrateur, le complément est pris dans les frais généraux de la Société;
2 p. % au Directeur;
88 p. % aux actions de jouissance, pour être répartis uniformément entre elles.

Dans le cas où les bénéfices nets d'une année seraient insuffisants pour donner aux actions privilégiées 5 p. % sur les sommes versées, le déficit sera prélevé sur le fonds de réserve, et en cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices subséquents avant toute répartition aux actions ordinaires.

Art. 63.

Le payement des dividendes se fait annuellement aux époques fixées par le conseil d'Administration.

Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son exigibilité est acquis à la Société.

TITRE VIII. — *Fonds de réserve.*

Art. 64.

Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes produites par le prélèvement annuel opéré sur les bénéfices, comme il est dit à l'article 62.

Le fonds de réserve est destiné à parer aux événements imprévus, à reconstituer le capital social s'il était entamé par suite de pertes essuyées, et à parfaire l'intérêt à 5 p. % des sommes versées sur les actions privilégiées, en cas d'insuffisance des produits d'une année pour fournir ces 5 p %.

Lorsque le fonds de réserve atteint le dixième du capital souscrit, l'assemblée générale peut décider que le prélèvement affecté à la création de ce fonds cesse de lui profiter. Si la réserve a été entamée, le prélèvement statutaire reprend son cours.

L'emploi des capitaux appartenant au fonds de réserve est réglé par le conseil d'administration.

TITRE IX. — *Modifications aux statuts.*

Art. 65.

L'assemblée générale peut, sur la proposition du conseil d'administration, apporter aux statuts les modifications reconnues nécessaires.

Elle peut notamment autoriser :

1° l'extension des attributions de la Société;
2° la fusion avec d'autres Sociétés;
3° la prolongation de sa durée, ou sa dissolution avant le terme;
4° l'abandon de l'une ou de l'autre de ses attributions.

Dans ces divers cas, les convocations doivent contenir l'indication sommaire de l'objet de la réunion.

La délibération n'est valable qu'autant que la moitié au moins des actions émises soit représentée.

Si cette dernière condition n'est pas remplie, une nouvelle convocation sera nécessaire, et la nouvelle assemblée délibérera valablement, quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents. Aucune modification n'est admise que si elle réunit les trois quarts des voix.

En vertu de cette libération, le conseil d'administration est, de plein droit, autorisé à demander au Gouvernement l'approbation des mesures adoptées, à consentir les changements qui seraient exigés et à réaliser les actes qui doivent les consacrer.

TITRE X. — *Dissolution, Liquidation.*

ART. 66.

En cas de perte de moitié du capital social souscrit, la dissolution de la société peut être prononcée avant l'expiration du délai fixé pour sa durée, par une décision de l'assemblée générale.

Le Conseil d'Administration est tenu de soumettre à l'assemblée la question de savoir s'il y a lieu de prononcer la dissolution.

Le mode de convocation et de délibération prescrit pour les modifications aux statuts est applicable en ce cas.

Si la perte ci-dessus prévue s'élève aux trois quarts du capital souscrit, la dissolution pourra être prononcée par les actionnaires possédant un quart des actions représentées à l'assemblée.

ART. 67.

A la fin de la société, qu'elle arrive par l'expiration du terme fixé pour sa durée ou par l'effet d'une dissolution anticipée, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'Administration, règle le mode de liquidation, nomme un ou plusieurs liquidateurs et détermine leurs pouvoirs.

Elle peut autoriser la vente de toutes les valeurs et de tous les biens meubles et immeubles de la société, soit à l'amiable, soit aux enchères ; elle peut même autoriser le transport général, à une autre société, des droits et engagements de la société dissoute.

Pendant le cours de la liquidation, les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent comme pendant l'existence de la société.

Dont acte, etc.

V.

Modifications au projet de statuts de la Société Anonyme du Sud d'Anvers.

(*V.* annexe *C* au projet de loi, pp. 30 et suiv.)

TEXTE PRIMITIF.	MODIFICATIONS.
ART. 3.	ART. 3.
Elle a pour objet :	Elle a pour objet :
1° La construction et l'exploitation d'établissements maritimes à Anvers, tels que bassins, quais, canaux, hangars, entrepôts, cales, écluses, ponts et autres, de même que la construction et l'exploitation de voies ferrées desservant ces établissements ; 2° L'acquisition et la prise à bail de tous immeubles, de quelque nature qu'ils soient, nécessaires à l'édification d'établissements maritimes ; la mise en valeur, la revente, l'échéange ou la location de cesimmeubles ;	(Supprimer 1° et 2°, et remplacer 3° et 4° par ce qui suit).
3° La reprise et l'exécution du contrat intervenu entre le Gouvernement et M. Bethel-Henri Strousberg, sous la date du. . . . . approuvé par la loi du . . . ., ledit contrat remplaçant la convention du 14 octobre 1869 ;	1° La reprise et l'exécution de la convention intervenue entre le Gouvernement et M. Béthel-Henry Strousberg, sous la date du 10 Janvier 1874, et modifiée par la convention additionnelle du 18 Mars 1874, lesdites conventions approuvées par la loi du . . . . pour remplacer le contrat du 14 Octobre 1869.
4° Enfin, toutes opérations dont le caractère ou le but principal serait de faire valoir des établissements maritimes. Les opérations de la Société ne peuvent s'étendre au delà du territoire du royaume de Belgique.	2° Toutes opérations dont le caractère ou le but principal serait de faire valoir les terrains de la citadelle du Sud.
ART. 7.	ART. 7.
Le capital social est fixé à vingt-cinq millions de francs. Il se divise en 33,110 actions privilégiées de 500 francs chacune, et 16,890 actoins ordinaires, également de 500 frans chacune. Il y aura de plus 50,000 actions de jouissance, ne portant aucune mention de valeur ni de capital, qui seront réparties uniformément entre les 50,000 actions privilégiées et ordinaires, chaque action privilégiée ou ordinaire recevant une action de jouissance avec numéros correspondants.	
Les 33,110 actions privilégiées sont souscrites savoir : par — — — Ensemble 33,110	
Des 16,890 actions ordinaires : 7,890 sont souscrites par M. Bethel-Henry Strousberg en représentation de l'apport dont il est fait mention à l'article 21 ci-après, et 9,000 sont réservées pour être délivrées à l'État belge, à concurrence du coût du point qu'il s'est obligé à construire sur l'Escaut par la convention précitée du. . . . . Ensemble 16,890	

TEXTE PRIMITIF.	MODIFICATIONS.
Le capital pourra, sur décision du conseil général de la Société, être augmenté successivement et porté à cinquante millions de francs. Il sera alors représenté par 80,000 actions privilégiées de 500 francs chacune, 20,000 actions ordinaires également de 500 francs chacune et 100,000 actions de jouissance. Les porteurs d'actions privilégiées ont un droit de préférence à la souscription d'actions à émettre ultérieurement. Ce droit s'exercera par les actions de jouissance qui remplaceront les actions privilégiées, lorsque celles-ci seront remboursées. En cas d'émission d'actions, les souscriptions devront être faites en double et contenir les énonciations indiquées en article 31 de la loi sur les sociétés.	Supprimer les trois derniers derniers paragraphes à partir des mots : *Le capital pourra.*
Art. 20.	**Art. 20.**
La Société est autorisée à émettre des obligations à lots à concurrence de quinze millions de francs, d'après le plan qui devra être préalablement approuvé par le Gouvernement. Elle pourra aussi émettre des obligations ordinaires. L'ensemble de ces deux catégories d'obligations ne pourra excéder le capital social versé. Les conditions d'émission et la forme des titres seront réglées par le conseil d'administration. Les porteurs d'obligations ont le droit de prendre connaissance des pièces déposées en conformité de l'article 61 ci-après. Ils peuvent assister aux assemblées générales, mais avec voix consultative seulement. Les formalités exigées par l'article 49 ci-après pour assister comme actionnaire aux assemblées générales, sont applicables aux obligataires.	Supprimer les trois premiers paragraphes et les remplacer comme il suit : La Société est autorisé à émettre des obligations, mais seulement à concurrence du capital social versé.
Art. 24.	**Art. 24.**
Par dérogation aux dispositions qui précèdent, le premier conseil sera composé de MM..... Le renouvellement du premier conseil ne commencera qu'à l'expiration de la quatrième année, suivant le mode indiqué ci-dessus.	Dernier paragraphe. Sixième année au lieu de quatrième année.
Art. 40.	**Art. 40.**
Les commissaires sont au nombre de cinq au moins et de sept au plus, nommés par l'assemblée générale. La durée du mandat de commissaire est de cinq ans. L'ordre des sorties est terminé par la voie du sort. Les deux premières sorties comprendront chacune deux membres, si le nombre des commissaires est de sept. Le smembres sortants peuvent être réélus.	Les commissaires sont au nombre de sept au moins et de neuf au plus, nommés par l'assemblée génerale. La durée du mandat de commissaire est fixée à six ans. L'ordre des sorties est déterminé par la voie du sort. La première sortie comprendra deux membres, si le nombre des commissaires est de sept; s'il est neuf, les trois premières sorties comprendront chacune deux membres. Les membres sortants peuvent être réélus.
Art. 48.	**Art. 48.**
Le conseil général délibère sur les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration. Il décide notamment, sur la proposition du conseil d'administration, les émissions d'actions et d'obligations ; il détermine annuellement quelles sont les sommes à prélever, tant sur les réalisations de l'avoir social	Deuxième alinéa modifié comme il suit : Il détermine notamment quelles sont les sommes à prélever annuellement tant sur, etc. (Comme au projet primitif.)

TEXTE PRIMITIF.

que sur les bénéfices, pour être appliquées à l'amortissement des actions privilégiées et des actions ordinaires.

Art. 57.

L'assemblée générale entend le rapport des administrateurs et des commissaires sur la situation des affaires sociales, et discute le bilan.

Le conseil d'administration a le droit de proroger, séance tenante, l'assemblée à trois semaines. Cette prorogation annulle toute décision prise. La seconde assemblée a le droit d'arrêter définitivement le bilan.

L'adoption du bilan par l'assemblée vaut décharge pour les administrateurs et les commissaires, mais en tant seulement que l'assemblée n'ait pas fait de réserve contraire, et que le bilan ne contienne ni omission, ni indication fausse dissimulant la situation réelle de la Société.

Elle nomme les administrateurs et les commissaires toutes les fois qu'il y a lieu de les remplacer.

Elle délibère, sur les modifications à faire aux statuts, sur les nouvelles attributions à donner à la Société, sur sa dissolution anticipée ou sa prolongation; sur la fusion de la Société avec d'autres compagnies, enfin sur toutes les affaires qui lui sont soumises par le conseil d'administration, et sur les propositions signées par dix membres et qui ont été communiquées, au moins six semaines avant la réunion, au conseil d'administration pour être mises à l'ordre du jour.

Elle prononce souverainement, sauf l'approbation du Gouvernement, dans tous les cas où elle est requise, sur tous les intérêts de la société, et confère par ses délibérations, au conseil d'administration, les pouvoirs nécessaires pour tous les cas non prévus par les statuts.

Art. 65.

L'assemblée générale peut, sur la proposition du conseil d'administration, apporter aux statuts les modifications reconnues nécessaires.

Elle peut notamment autoriser :

1° L'extension des attributions de la Société;

2° La fusion avec d'autres sociétés;

3° La prolongation de sa durée, ou sa dissolution avant le terme;

4° L'abandon de l'une ou de l'autre de ses attributions.

Dans ces divers cas, les convocations doivent contenir l'indication sommaire de l'objet de la réunion.

La délibération n'est valable qu'autant que la moitié au moins des actions émises soit représentée.

Si cette dernière condition n'est pas remplie, une nouvelle convocation sera nécessaire et la nouvelle assemblée délibérera valablement, quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents. Aucune modification n'est admise que si elle réunit les trois quarts des voix.

En vertu de cette délibération, le conseil d'administration est, de plein droit, autorisé à demander au Gouvernement l'approbation des mesures adoptées, à consentir les changements qui seraient exigés et à réaliser les actes qui doivent les consacrer.

MODIFICATIONS.

Art. 57.

Avant-dernier paragraphe.

Elle délibère sur les modifications à faire aux statuts, sur l'augmentation du fonds social, sur la dissolution anticipée ou sur la prolongation de la Société, sur la fusion avec d'autres Compagnies enfin, sur toutes les affaires qui, etc. (Le reste comme au projet.)

Art. 65.

Le n° 1° est supprimé et remplacé ainsi qu'il suit .

1° L'augmentation du fonds social.

VI.

Mouvement de la navigation du port d'Anvers,

(à l'entrée et à la sortie) de 1840 à 1872.

ANNÉES.	ENTRÉE.					SORTIE.				
	NOMBRE de NAVIRES.	Tonnage		Degré de chargement.		NOMBRE de NAVIRES.	Tonnage		Degré de chargement.	
		TOTAL.	MOYEN.	TOTAL.	P. °/o.		TOTAL.	MOYEN.	TOTAL	P. °/o.
1840. . . .	1,158	177,315	153	171,507	96.7	1,153	179,485	156	47,948	26 7
1841. . . .	1,217	180,659	148	175,489	97 1	1,186	177,439	150	52,260	29.5
1842. . . .	1,381	211,455	153	195,591	92.5	1,278	200,174	157	59,151	29.5
1843. . . .	1,546	236,259	153	227,329	96.2	1,575	244,613	155	53,767	22.»
1844. . . .	1,295	208,024	161	193,899	93.2	1,300	209,792	161	48,186	23.»
1845. . . .	1,919	280,899	146	267,877	95 4	1,788	258,565	145	49,414	19.1
1846. . . .	2,208	327,680	148	311,670	95.1	2,238	340,902	152	63,410	18.6
1847. . . .	1,923	323,675	168	308,279	95 2	1,960	327,867	167	75,701	23.1
1848. . . .	1,134	204,288	180	164,914	80.7	1,176	207,749	177	95,344	45.9
1849. . . .	1,654	274,428	166	214,788	78.3	1,633	270,854	166	136,339	50.3
1850. . . .	1,406	233,760	166	193,838	82.9	1,456	242,884	167	151,750	62.5
1851. . . .	1,359	233,271	172	194,975	83.6	1,348	232,613	173	135,866	58.4
1852. . . .	1,623	324,568	200	288,946	89 »	1,674	329,551	197	145,445	44.1
1853. . . .	1,803	334,252	185	292,416	87.5	1,746	329.748	189	138,022	41.9
1854. . . .	1,756	354,795	202	311,849	87.9	1,822	352,686	194	175;759	49.8
1855. . . .	1,995	363,845	182	327.730	90.1	1,940	355,067	183	148,946	41.9
1856. . . .	1,906	432,178	227	368,912	85.4	1,963	445,876	227	167,607	37.6
1857. . . .	1,943	479,174	247	390,392	81.5	1,943	474,802	244	189.120	39.8
1858. . . .	2.223	460,592	207	420,497	91.3	2,189	453,942	207	240,119	52.9
1859. . . .	2,288	458,440	200	422,226	92.1	2,203	448,658	204	306,119	68.2
1860. . . .	2,547	532,083	209	505,583	95.»	2,711	555,423	205	322,225	58.»
1861. . . .	2,768	633,471	229	616,685	97.3	2,779	640,819	231	300,161	46.8
1862. . . .	2,281	572,624	251	555,851	97.1	2,294	573,409	250	339,856	59.3
1863. . . .	2,513	593,397	236	567,709	95.7	2,550	601,788	236	338,034	56.2
1864. . . .	2,722	670,905	246	630,521	94.»	2,736	659,900	241	384,967	58.3
1865. . . .	2,982	761,693	256	692,265	90.9	2,903	750,606	259	420,637	56 »
1866. . . .	3,074	914,172	297	811,905	88 8	3,007	881,426	293	507,575	57.6
1867. . . .	3,417	1,141,853	334	995.525	87.2	3,411	1,147,526	336	585,627	51.»
1868. . . .	3,513	1,133,228	323	1,029,403	90.8	3,454	1,133,685	328	577,860	51.»
1869. . . .	3,749	1,271,905	339	1,155,270	90 8	3,675	1,257,859	342	740,540	58.9
1870. . . .	3,967	1,343,795	339	1,290,784	96.1	3,754	1,310,122	349	745,771	56.9
1871. . . .	5,434	1,827,746	336	1,734,620	94.9	5,607	1,844,062	329	833,880	45.2
1872. . . .	4,179	1,610,126	385	1,411,328	87.7	4,290	1,638,331	382	1,025,464	62.6

VII.

Mouvement de la navigatian du port d'Anvers.

(RÉSUMÉ PAR PÉRIODES.)

PÉRIODES.	ENTRÉES. Nombre de navires.	ENTRÉES. Tonnage. Total.	ENTRÉES. Tonnage. Moyenne annuelle.	ENTRÉES. Degré de chargement. Moyenne actuelle.	ENTRÉES. Degré de chargement. P. °/o moyen.	SORTIES. Nombre de navires.	SORTIES. Tonnage. Total.	SORTIES. Tonnage. Moyenne annuelle.	SORTIES. Degré de chargement. Moyenne annuelle.	SORTIES. Degré de chargement. P. °/o moyen.
1840-1849 (10 ans)	15,435	2,424,682	242,468	223,134	92.»	15,287	2,417,440	241,744	68,152	28.2
1850-1859 (10 ans)	18,302	3,674,875	367,487	321,178	87.4	18,284	3,665,827	366,583	179,875	49.1
1860-1869 (10 ans)	29,566	8,225,331	822,533	756,072	91.9	29,520	8,202,441	820,244	451,748	55.1
1870-1872 (3 ans)	13,580	4,781,667	1,593,889	1,478.911	92.8	13,651	4,792,515	1,597,505	868,372	54.4
1873	4,817	2,031,399	2,031,399	(1)	»	»	»	»	»	»

(1) Les chiffres pour l'année 1873 ne sont pas encore connus.

VIII.

Mouvement comparé de la navigation à voiles et de la navigation à vapeur.

(1867-1873).

(A L'ENTRÉE.)

ANNÉES.	NAVIRES A VOILES. Nombre.	NAVIRES A VOILES. Tonnage. Total.	NAVIRES A VOILES. Tonnage. Moyen.	NAVIRES A VAPEUR. Nombre.	NAVIRES A VAPEUR. Tonnage. Total.	NAVIRES A VAPEUR. Tonnage. Moyen.	TOTAUX. Nombre.	TOTAUX. Tonnage.	RAPPORTS PROPORTIONNELS. Navires à voiles. P. °/o	RAPPORTS PROPORTIONNELS. Navires à voiles. P. °/o
1867	2,174	552,674	254	1,243	589,179	474	3,417	1,141,853	48.4	51.6
1868	2,315	588,124	254	1,198	545,104	455	3,513	1,133,228	51.9	48.1
1869	2,434	578,283	238	1,315	693,622	527	3,749	1,271,905	45.5	54.5
1870	2,222	570,939	256	1,745	772,856	443	3,967	1,343,795	42.5	57.5
1871	3,333	775,786	233	2,101	1,051,960	500	5,434	1,822,746	47.5	57.5
1872	1,960	530,607	270	2,219	1,079,519	489	4,179	1,610,126	33.»	67.»
1873	2,204	626,107	284	2,613	1,405,292	538	4,817	2,031,399	30.9	69.1

IX.

Arrêté du 11 Mai 1815, portant cession à la ville d'Anvers de ses bassins.

Nous GUILLAUME, etc.

Vu le rapport de notre conseiller d'État, commissaire général des finances, et l'avis de notre commissaire général de l'intérieur sur le mode d'administration auquel sont actuellement soumis les bassins existant dans les ports des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, et la nécessité d'adopter des mesures pour assurer leur conservation et régler l'emploi de leurs produits;

Considérant que la surveillance et le soin de ces constructions si importantes d'utilité publique, ne peuvent mieux être confiés qu'aux administrations des villes, qui ont elles-mêmes un intérêt majeur à leur conservation;

Voulant d'ailleurs montrer notre constante sollicitude pour tout ce qui concerne les intérêts des villes de nos provinces méridionales en général, et donner en particulier une marque de notre munificence à nos villes d'Anvers, Bruges et Ostende;

Motre conseil privé entendu;

Avons arrêté et arrêtons:

Article premier.

Les bassins de commerce existant dans les ports d'Anvers, Bruges et Ostende sont, cédés à ces villes en toute et pleine propriété.

Art. 2

Les dépenses d'entretien de ces bassins seront supportées en entier par les villes qui jouiront des revenus, produits et autres avantages de ces établissements.

Art. 3.

Néanmoins il ne pourra être perçu aucune espèce de droit de bassin, sous quelque dénomination que ce puisse être, que sur des tarifs spéciaux approuvés par nous et qui seront présentés à notre approbation avec l'avis de nos commissaires généraux de l'intérieur et des finances, qui entendront au préalable les chambres de commerce dans leurs intérêts.

Art. 4.

Les administrations communales des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, de concert avec les chambres de commerce, formeront des règlements pour le service et la police desdits bassins; ces règlements seront également approuvés par nous sur le rapport nos commissaires généraux de l'intérieur et des finances.

Art. 5.

Nos commissaires généraux susdits sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent.

X.

Arrêté royal du 12 Décembre 1815, portant cession à la ville d'Anvers des bassins de son port (1).

Nous, GUILLAUME, etc.

Vu notre arrêté du 11 mai 1815, n° 426, sur la cession des bassins d'Anvers.

Sur le rapport de notre ci-devant commissaire général de l'intérieur, 1re section, n° 2702 et celui de notre Ministre du Waterstaat du 13 octobre dernier;

Vu les considérations de notre conseiller d'État, commissaire général des finances, du 5 décembre 1815, n° 120;

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

La cession faite par notre arrêté du 11 mai 1815, n° 426, à la ville d'Anvers, comprend les bassins construits au nord-est de son port, avec leurs ouvrages, dépendances et terrains, tels, qu'ils existent dans l'étendue désignée en l'article suivant, et pour autaut qu'ils étaient la propriété de l'État à l'éqoque du 11 mai 1815.

ART. 2.

Les terrains formant la dite cession sont limités à l'ouest par le lit du fleuve, au sud par les habitations de la rue des Brasseurs et son prolongement en parallèle exacte avec les quais des bassins, à l'est par une ligne tirée à 12 mètres (environ 37 pieds) du pied du talus inférieur du rempart et parallèlement à ce talus, au nord enfin, par une ligne droite, liée par une section de cercle à celle précédemment énoncée, parallèle au grand axe ; le tout suivant l'indication portée au plan des lieux annexés au présent arrêté.

ART. 3.

La ville d'Anvers pourra disposer librement de cette concession, en se conformant aux lois, aux règlements de son administration intérieure, et aux dispositions énoncées au présent

(1) *Mém. d'Anvers*, 1815, p. 211.

« La construction des bassins d'Anvers fut arrêtée et son exécution commencée en 1805. D'après le premier plan, le plus petit des bassins ne devrait former qu'un port ouvert, séparé du grand bassin par une écluse; les revêtements étaient projetés en bois.

» En 1808, il fut décrété que les travaux seraient exécutés sur des bases plus solides et dignes de la grandeur de leur but. Il fut statué qu'une écluse fermerait le port et le convertirait en bassin, et de beaux revêtements en maçonnerie furent ordonnés.

» L'écluse à l'entrée du premier bassin fut successivement agrandie. Elle ne donnait d'abord passage qu'aux bâtiments de commerce. En 1811, elle fut déjà ouverte aux vaisseaux de guerre. Ce fut en janvier de cette année qùe la première frégate y entra. En 1812 en 1813 on y compta *vingt et un* grands vaisseaux de ligne, *sept* frégates, *trois* bricks et *cinq* corvettes, portant ensemble 1,994 canons.

» Depuis 1811, les travaux, qui jusqu'à cette époque n'avaient été dirigés principalement que dans l'intérêt du commerce, sous les ordres du Ministère de l'Intérieur, passèrent sous celui de la marine. Anvers était destiné à devenir l'un des plus beaux ports de guerre de l'Europe.

» Ce besoin a disparu sous un Gouvernement sans autre ambition que de maintenir l'indépendance de l'État et de faire le bonheur des peuples qui lui sont soumis. »

Dès ce moment, le port d'Anvers et ses bassins ne pouvaient plus guère convenir qu'au commerce. Mais il dépendait du Roi de les utiliser pour le compte du Trésor public, et ceci avec un avantage proportionné au commerce éminemment actif dont la cité d'Anvers va être le centre.

Note du Gouverneur d'Anvers. *Mém* ci-dessus cité, p. 207.

arrêté, sans pouvoir être grevée en aucune manière des charges ou dettes quelconques résultant de l'acquisition des terrains ou de l'établissement des ouvrages qui constituent les bassins et leurs dépendances dans l'étendue indiquée en l'article 2.

ART. 4.

Elle percevra les droits de bassins et de quais et telles autres taxes qu'il pourrait nous plaire de lui octroyer, à charge que leur perception soit en harmonie avec celles établies sur la navigation dans les eaux intérieures du domaine public, et elle pourra aliéner ou mettre en location les terrains lui concédés, excédant les abords du bassin, aux conditions que nous aurons approuvées, de l'avis de l'admininistration qui sera chargée par nous de la conduite des travaux publics au port d'Anvers.

ART. 5.

Tous les produits résultant des dispositions prévues au précédent article, seront renseignés ainsi qu'il appartiendra, et exclusivement consacrés à la destination des ouvrages indiqués ci-après jusqu'à leur entier perfectionnement.

ART. 6.

La ville pourvoira à l'administration, à la conservation, à l'entretien et au perfectionnement des bassins, de leurs quais, écluses, ouvrages, abords et dépendances ; ensuite, successivement, et pour autant que nous le jugerons utile et que les produits prévus en l'article 4 seront suffisants, elle pourvoira à l'achèvement de la machine à mâter et des deux formes de construction projetée à leur extrémité ; à l'ouverture d'une communication libre et entière du grand bassin et de ses quais avec l'Escaut et ses abords, par le canal des Brasseurs et des Vieux Lions et ses quais, et à la construction de bâtiments d'un ordre régulier sur les deux côtés des bassins ; le tout sous notre approbation, et d'après les indications et sous la surveillance immédiate de ladite administration chargée des travaux publics.

ART. 7.

Dans les cas d'invasion de forces ennemies ou de tout autre événement qui puisse rendre l'occupation momentanée des bassins d'Anvers nécessaire au maintien des intérêts maritimes ou militaires du royaume, cette occupation sera faite sans que la ville ou le commerce aient de ce chef aucune indemnité à prétendre, nous réservant expressément, en la présente concession, cette dérogation aux principes généraux qui pourront exister à cet égard.

ART. 8.

La remise définitive des bassins d'Anvers, aux conditions qui viennent d'être mentionnées, sera effectuée au premier janvier 1816.

ART. 9.

Copie du présent arrêté sera adressée à nos ministres de l'Intérieur, des Finances et du Waterstaat, pour veiller à son exécution, chacun en ce qui le concerne.



XI.

Arrêté royal du 20 Avril 1819, remettant à la régence d'Anvers une partie des quais.

Texte hollandais.

WIJ WILLEM, enz.

Op de voordracht van onzen Minister van den Waterstaat en der publieke Werken van den 26e Maart ll., *C*, nr 983, ter bekoming van autorisatie tot het doen uitvoeren der werken ter vernieuwing van de derde zijde, of hoek van het in de Schelde uitstekende hoofd genaamd de Werf in de haven van Antwerpen;

Gezien deszelfs nader rapport van den 18en dezer, litt. *C*, nr 1182;

Gelet op ons besluit van den 10en December 1818, nr 19, waar bij eene somme van g. 6,842 75 c. is toegestaan tot het herstellen en onderhouden van de onderscheidene kaaien in de haven van Antwerpen en ter herstrating van de kaai der Werf en van het plein van Ste-Walburg alsmede op het rapport van onzen voornoemden Minister in dato 4en Augugustus 1818, no 11862;

Hebben goedgevonden en verstaan in de voordracht van onzen Minister van den Waterstaat en der publieke Werken van den 26en Maart ll., *C*, nr 983, te dificulteren en den zelven daarentegen aan te schrijven om de kaaien welke in het plan onder de fransche administratie opgemaakt, begrepen en thans voleindigd zijn tot op een gedeelte van die der Werf, in de haven van Antwerpen aan de regering der stad Antwerpen over te geven, te dien effecte dat s'Rijks Schatkist van de uitgave deswege voor het vervolg zij ontheven. Zullende aan de gedachte regering door zorg van onzen voornoemden Minister uit het 5e artikel der 10e afdeeling der Begrooting van zijn Departement voor het loopende jaar eene somme van 15,000 guldens in eens af worden uitbetaald, als eene tegemoetkoming om het nog onvoltooide gedeelte der kaaien van de Werf te voleindigen, als mede voor zoodanige verdere werken als zij nog mogt oordeelen daar aan te verrichten.

En is onzen Minister, enz.

Traduction.

NOUS GUILLAUME, etc.

Sur la proposition de Notre Ministre du Waterstaat et des Travaux publics du 26 Mars dernier, no 983, tendante à obtenir l'autorisation de faire exécuter les travaux de renouvellement du troisième côté ou du coin de la tête avancée dans l'Escaut nommée le Werf au port d'Anvers;

Vu son rapport ultérieur du 8 de ce mois, litt. C, no 1182:

Revu notre arrêté du 10 Décembre 1818, no 19, par lequel une somme de fl. 6,842 75 c. est accordée pour rétablir et entretenir les différents quais dans le port d'Anvers et pour le pavement du quai du Werf et de la plaine de Ste-Walburge; revu également le rapport de notre Ministre susdit en date du 4 Août 1818, no 11862;

Avons trouvé bon et entendu de rejeter la proposition de notre Ministre du Waterstaat et des Travaux publics du 26 Mars dernier, *C*, no 983, et de lui prescrire, au contraire, de remettre à la régence d'Anvers, afin que le Trésor de l'État soit pour l'avenir affranchi de toute dépense de ce chef, les quais compris dans le plan dressé sous l'administration française et qui sont actuellement achevés jusque sur une partie de ceux du Werf, ainsi que la tête avancée dans l'Escaut nommée le Werf dans le port d'Anvers. La régence de cette ville recevra par les soins de notre Ministre susdit, sur l'article 5 du chapitre 10 du Budget de son Département pour l'année courante, une somme de 15,000 florins une fois payée à titre de subside pour l'achèvement de la partie non terminée des quais du Werf, et aussi pour tels autres travaux qu'elle jugerait nécessaire d'y faire exécuter.

Notre Ministre est chargé, etc.

XII.

Bilan de la gestion des établissements maritimes d'Anvers depuis 1852 à 1872.

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	SOLDE EN BÉNÉFICE.	SOLDE EN PERTE.	RAPPORT P. % de la dépense à la recette.
1852	262,936 27	174,980 42	87,955 85	»	67
1853	264,317 97	140,303 72	124,014 25	»	55
1854	281,040 32	194,702 75	86,337 57	»	69
1855	320,648 68	249,505 71	71,142 97	»	78
1856	399,521 02	273,742 32	125,778 70	»	69
1857	389,718 69	254,969 95	134,748 74	»	65
1858	369,281 79	348,131 61	21,150 18	»	94
1859	360,330 65	321,412 08	38,918 57	»	89
1860	443,129 43	401,014 19	42,115 24	»	90
1861	554,194 38	465,038 75	89,155 63	»	84
1862	483,039 80	510,218 71	»	27,178 91	106
1863	530,521 47	683,085 10	»	152,563 63	129
1864	545,687 88	745.884 59	»	200,196 71	137
1865	592,989 71	807,959 47	»	214,969 76	136
1866	670,558 14	1,132,340 93	»	461,782 79	154
1867	853,601 61	1,082,248 58	»	228,646 97	127
1868	938,751 44	1,123,807 03	»	185,055 59	120
1869	950,528 20	1,186,335 14	»	235,807 94	125
1870	1,042,452 40	1,172,453 79	»	130,001 39	112
1871	1,440,995 06	1,155,275 62	285,719 44	»	80
1872	1,285,149 77	1,185.346 49	99,803 28	»	92
TOTAUX. . . . fr.	12,979,394 68	13,608,756 95	1,206,840 42	1,836,202 69	105

TABL[E]

des recettes ordinaires et extraordinaires par chacune des ann[ées]

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION des POSTES DE RECETTES.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	18[illegible]
1	Droits de port et de bassins	182,565 72	178,283 88	192,017 63	180,944 16	228,524 82	231,530 11	209,692 10	[illegible]
2	— fusionné de navigation	»	»	«	»	»	«	»	
3	— de lestage et de délestage.	20,266 49	22,400 61	20,578 14	23,044 42	32,044 90	24,662 37	26,179 48	[illegible]
4	— de quais (bassins)	12,484 33	13,002 02	12,036 26	13,165 09	12,844 36	12,552 28	14,023 63	[illegible]
5	— — (fleuve)	9,874 51	11,106 35	12,902 49	11,206 60	12,034 40	13,419 02	12,557 87	[illegible]
6	— de cuisines	21,466 20	21,074 80	20,349 95	20,415 50	22,533 05	20,744 20	23,684 11	[illegible]
7	— de grues.	5,629 15	5,705 42	7,140 43	9,311 67	11,362 12	10,109 99	12,170 79	[illegible]
8	Nouvelle grue au canal Saint-Jean	»	»	»	»	«	»	»	
9	15 centimes additionnels aux droits de navigation pour les travaux maritimes	»	»	»	38,693 63	51,858 79	49,297 55	47,042 46	[illegible]
10	Droits de carénage.	8,449 87	9,301 87	12,362 78	10,452 09	11,770 79	9,662 01	5,971 75	[illegible]
11	Nouvelles cales sèches du Kattendyk . . .	»	»	«	»	»	»	»	
12	Droits de placement de bois aux bassins . .	»	»	»	»	23 »	172 50	68 50	
13	— dépôt pour les marbres et usage du wagon	»	1,243 02	1,452 64	1,419 02	2,777 79	3,231 66	3,354 10	[illegible]
14	Droit de passage aux ponts mobiles . . .	2,200 »	2,200 »	2,200 »	2,400 »	2,400 »	2,400 »	2,600 »	[illegible]
15	Propriétés communales : location de terrains pour dépôt de poutres, bois, etc. . . .	»	»	»	9,596 50	11,347 »	11,937 »	11,937 »	[illegible]
16	Droits de dépôt de poutres	»	»	»	«	»	»	»	
17	Éclusiers du Kattendyk. Quote-part de l'État .	»	»	»	»	»	»	»	
18	Écluse du Kattendyk. Entretien. Part de l'État.	»	»	»	»	»	»	»	
19	Dragage pour compte de l'État	»	»	»	»	»	»	»	
	TOTAUX. . . . fr.	262,936 27	264,317 97	281,040 32	320,648 68	396,521 02	389,718 69	369,281 79	[illegible]

AILLÉ

ode de 1852 à 1872 afférentes aux établissements maritimes d'Anvers.

1860.	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
59,969 84	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	374,601 72	321,168 53	322,847 84	352,613 85	361,529 59	423,092 77	538,323 27	582,995 73	623,656 31	676,971 20	997,231 75	854,557 17
33,984 47	46,569 23	32,496 92	38,199 46	36,769 27	39,314 91	45,235 64	60,540 73	60.032 82	48,341 53	61,610 01	90,744 17	47,666 90
17,57 756	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
13,582 17	14,840 74	17,793 72	22,074 26	»	»	»	»	»	»	»	»	»
28,338 79	»	«	»	»	«	»	»	»	»	»	»	»
8,487 45	13,084 09	13,418 38	21,329 74	18,048 92	18,757 17	22,904 41	19,989 55	20,366 89	18,751 47	29,532 64	26,827 34	34,019 25
»	«	»	»	130 50	55 »	100 »	100 »	100 »	100 »	350 »	200 »	225 »
57,187 68	72,905 26	57,759 67	61,954 90	62,074 99	64,280 81	73,953 54	97,159 17	98,369 59	100,614 83	110,497 58	154,040 51	123,831 97
7,151 35	6,661 12	9,672 62	9,169 26	6,634 73	6,189 72	4,895 17	5,532 83	5,972 58	4,334 36	2,475 89	2,273 09	2,965 39
»	»	»	»	27,584 »	62,835 »	55,087 »	81,073 »	102,285 »	97,452 »	103,744 »	90,847 82	105,292 35
577 25	1,859 05	438 40	440 25	153 75	741 40	669 75	1,400 »	835 »	481 85	2,495 »	3,743 27	2,459 75
1,835 61	1,917 45	3,267 56	3,649 32	3,158 20	2,557 01	2,579 01	1,599 91	2,036 62	1,171 17	2,992 12	3,561 85	4,971 93
2,600 »	3,100 »	3,100 »	3,100 »	2,700 »	2,700 »	2,700 »	1,735 »	1,292 37	1,556 51	1,004 73	949 73	3,498 27
10,475 26	11,363 68	14,346 15	16,396 50	13,077 »	24,766 95	39,340 85	36,660 06	45,826 44	44,590 22	38,920 43	58,673 93	93,699 82
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,362 »	6,545 86	9,577 85	10,137 17	10,742 67	9,262 15	»	»	9,267 46	»	»	»	»
»	746 18	»	9,222 77	»	»	»	9,488 09	9,370 94	9,477 95	11,858 80	11,904 60	11,961 97
»	»	»	12,000 »	12,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
443,129 43	554,194 38	483,039 80	530,521 47	545,887 88	592,989 71	670,558 14	853,601 61	938,751 44	950,528 20	1,042,452 40	1,440,995 06	1,285,149 77

TABLE[illegible]

des dépenses ordinaires et extraordinaires pour chacune des anné[illegible]

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION des POSTES DE DÉPENSES.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	185[illegible]
1	Quote-part des établissements maritimes dans les frais généraux d'administration. Par évaluation, voir lettre à M. le Ministre du 22 octobre 1873.	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,[illegible]
2	Personnel du port	13,379 48	13,357 84	13,357 84	13,357 84	13,379 68	13,357 84	13,357 84	13,3[illegible]
3	Dragages.	9,183 89	5,986 12	23,347 99	17,276 53	17,973 61	17,955 78	17,981 35	18,1[illegible]
4	Bassins, quais, ponts mobiles. Entretien .	12,605 57	12,459 76	13,618 65	15,451 »	13,630 42	14,277 93	13,828 03	19,0[illegible]
5	Dépenses pour les bassins	12,600 52	3,000 »	36,878 66	8,128 96	1,751 01	37,180 76	49,726 34	43,[illegible]
6	— pour les quais du fleuve . . .	24,112 84	»	»	4,481 56	5,934 32	12,197 64	3,055 20	2,4[illegible]
7	Dotation de la part de l'emprunt de 7 millions afférente aux travaux maritimes s'élevant à 6,384,786 fr. 06 c^{s}, à raison de 4 1/2 % . .	»	»	»	»	»	»	»	124,6[illegible]
8	Dotation de la part de l'emprunt de 22 millions afférente aux travaux maritimes, évaluée à 10 millions à raison de 5 %, et dont le chiffre sera établi exactement après le complet achèvement des travaux	»	»	»	»	»	»	»	»
9	Intérêts de l'emprunt de 2 1/2 millions remboursé moyennant celui de 7 millions contracté en 1859.	»	»	»	61,325 07	115,139 68	60,000 »	150,182 85	»
10	Dépenses diverses.	3,098 13	5,500 »	7,499 61	29,484 75	5,933 60	»	»	533[illegible]
	Totaux. . . . fr.	174,980 42	140,303 72	194,702 75	249,305 71	273,742 52	254,969 95	348,131 61	321,412 0[illegible]

'AILLÉ

: de 1852 à 1872 afférentes aux établissements maritimes d'Anvers.

60.	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.
00 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »	100,000 »
792 07	34,491 96	33,468 20	33,462 59	51,138 34	58,147 »	58,038 20	58,038 20	64,827 23	70,883 52	101,667 36	106,287 34	114,168 53
998 50	15,619 18	27,411 91	34,489 73	29,943 19	31,957 76	37,862 01	33,530 32	33,273 79	33,545 19	38,420 20	37,282 52	57,969 84
751 30	14,929 05	30,893 98	32,198 80	44,170 52	50,237 16	55,798 89	61,569 73	64,546 56	61,740 63	73,726 39	77,627 82	86.201 73
517 72	12,683 19	17,522 57	169,739 36	206,561 73	276,202 18	79,620 06	41,794 96	68,768 90	120,113 98	39,415 48	42,115 77	36,058 89
456 51	»	13,606 68	25,879 25	15,333 67	3,100 »	8,426 40	»	5,075 18	12,786 45	1,529 65	3,246 80	2,932 13
498 09	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37	287,315 37
»	»	»	»	»	»	500,000 »	500,000 »	500,000 »	500,000 »	500,000 »	590,500 »	500,000 »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	11,421 77	1,000 »	5.280 »	»	»	»	30,379 34	1,400 »	700 »
014 19	465,038 75	540,218 74	683,085 10	745,884 59	807,959 47	1,132,340 98	1,082,248 58	1,123,507 08	1,186,385 14	1,172,453 79	1,155,275 62	1,185,346 49

XV.

TABLEAU COMPARATIF DES RÉDACTIONS

POUR LA CONVENTION DU 16 JANVIER.

PROJET FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES, le 7 Janvier 1874.	**MODIFICATIONS** PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE le 13 Janvier 1874.	**CONVENTION DU 16 JANVIER.**
Entre M. Jules Malou, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve d'approbation des Chambres;		Entre M. Jules Malou, Ministre des Finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve d'approbation des Chambres;
Et le collége des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation du conseil communal;		Et le collége des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation du conseil communal:
A été dit et convenu ce qui suit:		A été dit et convenu ce qui suit:
Le Gouvernement belge, voulant proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'État, à l'administration communale de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820 que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.	Supprimer les mots: *reprendre pour les.*	Le Gouvernement belge, ayant exprimé l'intention de proposer aux Chambres de reprendre, pour les faire reconstruire sur un nouvel alignement, les quais remis à la ville d'Anvers en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819, a offert, sous toute réserve des droits de propriété de l'État, à l'administration communale de lui confier la gestion, tant des parties des quais remises en 1820, que des parties à reprendre, par suite de la reconstruction, sur le lit du fleuve ou sur les canaux encore existants.
Cette offre ayant été acceptée, les soussignés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord:		Cette offre ayant été acceptée, les soussignés ont arrêté ainsi qu'il suit les clauses et conditions de leur accord:
ARTICLE PREMIER.		ARTICLE PREMIER.
Les quais d'Anvers entre l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État.	Intercaler ce paragraphe: *Les frais des expropriations et toutes dépenses d'entretien restent à sa charge.*	Les quais d'Anvers, entre l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel, seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'État. Il supportera aussi les dépenses des expropriations que l'exécution du plan rendrait nécessaires.
Il y aura, le long des quais reconstruits, un mouillage à marée basse suffisant pour que les grands navires y puissent accoster.	*les navires du plus fort tonnage.*	Il y aura, le long des quais reconstruits, un mouillage à marée basse suffisant pour que les navires du plus fort tonnage puissent y accoster, au moins sur une étendue de mille mètres de la partie nord. Le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.
Le Werf sera enlevé.		Le Werf sera enlevé.
L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du conseil communal.	Ajouter: *Les parties les plus étroites des quais auront au moins 40 mètres de largeur entre les nouveaux murs de quai et l'alignement des maisons.*	L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du conseil communal,

PROJET formulé par le ministre des finances, le 7 janvier 1874.	MODIFICATIONS. proposées par l'administration communale, le 13 janvier 1874.	CONVENTION DU 14 JANVIER.
Art. 2.		Art. 2.
L'État moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte, pour être gérés dans l'intérêt commun : 1° Les quais et leurs dépendances dans les limites indiquées au § 1er de l'article 1er et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration ; 2° Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais ; 3° Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles. Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux, et de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.		L'État, moyennant les réserves faites ci-dessus, remet à la ville d'Anvers, qui les accepte, pour être gérés dans l'intérêt commun : 1° Les quais et leurs dépendances, dans les limites indiquées au § 1er de l'article 1er et tels qu'ils sont décrits dans le procès-verbal du 13 juillet 1820 et qu'elle en possède aujourd'hui l'administration ; 2° Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par suite de la reconstruction de ces quais ; 3° Les terrains que le comblement des canaux rendra disponibles. Il sera dressé, en double expédition, un plan de l'état actuel des lieux, et de même, après l'achèvement des travaux, un plan des terrains qui seront remis à la ville.
Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de terrains domaniaux qui continueront de servir de voirie communale.	Supprimer le mot *domaniaux*.	Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de ces terrains qui continueront de servir de voirie communale.
Art. 3.		Art. 3.
A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée, elle sera remise à la ville, qui devra y installer, à ses frais, tous les engins perfectionnés nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc. Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du Gouvernement.	reconstruite nivelée *et pavée.* Ajouter : *Toutes dépenses d'entretien et de renouvellement concernant les installations de la ville seront à sa charge.*	A mesure qu'une section des quais sera reconstruite et nivelée et que les pavages nécessaires y seront faits, elle sera remise à la ville qui devra y installer, à ses frais, tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc. Le tout d'après les plans qui seront présentés par la ville et soumis à l'approbation du Gouvernement.
		Art. 4.
Les terrains qui ne sont pas nécessaires à la circulation, pouront être entourés de clôtures, ainsi que les magasins, hangars ou parties de terrains qui seraient loués à des particuliers ou à des sociétés.	(Supprimer tout ce paragraphe.)	Les dépenses de dragage du fleuve ainsi que les grosses réparations ou les reconstructions partiellles des murs des quais seront à la charge de l'État. Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renouvellement seront à la charge de la ville.

PROJET

FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES,
le 7 janvier 1874.

ART. 4.

L'État établira à ses frais les voies ferrées ; il en percevra seul les péages ; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe, il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

ART. 5.

Les recettes brutes de toutes nature provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques, seront partagés de la manière suivante :

1° Pour couvrir ses frais de gestion, de police, d'entretien, de surveillance et autres qui sont à sa charge aux termes du présent contrat, la ville prélèvera dix pour cent sur les quatre cents premiers mille francs de recette brute annuelle, et seulement cinq pour cent sur les excédants au delà de quatre cent mille francs.

2° Le surplus sera réparti entre l'État et la ville au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

La répartition sera faite semestriellement dans les mois de l'échéance.

ART. 6.

Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

MODIFICATIONS

PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE,
le 13 janvier 1874.

Ajouter à la suite des mots : *voies ferrées : d'après un tracé à soumettre à l'approbation de la ville.*

1° *La ville prélèvera sur la recette brute annuelle, le montant de ses frais de gestion, d'exploitation, de police, d'éclairage, de surveillance et autres.*

Ajouter : *sans que la part de la la ville puisse jamais être inférieure au tiers de ce surplus.*

La répartition sera faite annuellement dans les trois mois qui suivent l'expiration de l'exercice.

CONVENTION DU 16 JANVIER.

ART. 5.

L'État établira à ses frais les voies ferrées d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'administration communale; il en percevra seul les péages; toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de ces voies seront à sa charge.

Sur les quais ou sur la voirie qui les longe il ne pourra être établi de tramway sans l'assentiment préalable du Gouvernement.

ART. 6.

Les recettes brutes de toute nature provenantdirectement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances, telles que droits de navigation à raison de l'accostage aux quais, des opérations de commerce faites en rade ou des canaux, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins, terrains, salles d'attente et autres installations, et généralement tous produits quelconques seront partagés de la manière suivante :

1° La ville prélèvera :

a) Ses frais de gestion et de surveillance. Le tantième de ces frais sera établi, à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la ville.

b) Une somme annuelle de cent mille francs, moyennant laquelle elle pourvoira aux frais de police, d'entretien et de renouvellement des pavages, autres frais de voirie et dépenses de toute nature qui sont à sa charge aux termes du présent contrat.

2° Le surplus sera réparti entre l'État et la ville au prorata des dépenses du premier établissement qu'ils auront faites.

ART. 7.

Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de premier établissement seront arrêtés de commun accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des comptes statuera comme arbitre souverain et sans recours.

PROJET FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES, le 7 janvier 1874.	MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE le 13 janvier 1874.	CONVENTION DU 16 JANVIER.
Art. 7. La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager. Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.		**Art. 8.** La ville tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes à partager. Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes.
Art. 8. Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement. Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce. En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.		**Art. 9.** Tous les règlements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement. Il se réserve et tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce. En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.
Art. 9. L'article 5, relatif au partage des recettes brutes, sera applicable à dater du premier janvier qui suivra la mise en service de mille mètres de quai reconstruit, nivelé et remis à la ville.	Ajouter : *mais pour cette partie seulement.*	**Art. 10.** L'ariicle 6 relatif au partage des recettes brutes sera applicable à dater du 1er janvier qui suivra la remise à la ville de mille mètres de quai pour être mis en service, mais seulement pour cette partie correspondante de la rade.
Art. 10. (Rédaction définitive.) (1) Après la quarantième année à partir de la mise en service, conformément à l'article précédent, le présent contrat pourra être dénoncé de part et d'autre, d'année en année moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.	*de la totalité des quais reconstruits.*	**Art. 11.** Après la quarantième année à partir de la mise en service de la totalité des quais reconstruits, le présent contrat pourra être dénoncé le part et d'autre, d'année en année, moyennant préavis donné au moins six mois d'avance.
Art. 11. A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remplayés aux frais de l'État, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage. Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits, par suite du comblement des canaux, seront à la charge de la ville.		**Art. 12.** A mesure que l'avancement des travaux de reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés aux frais de l'État, si un bassin spécial ou une partie des quais est mise à la disposition du batelage. Les dépenses de construction des égouts qui devraient être faits, par suite du comblement des canaux, seront à la charge de la ville.

(1) Cette rédaction a été renvoyée à M. le Bourgmestre par lettre séparée, le 8 janvier.

PROJET

FORMULÉ PAR LE MINISTRE DES FINANCES,
le 7 janvier 1874.

ART. 12.

La ville aura, pendant les six mois, qui suivront le jour ou le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le Ministre des Finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette compagnie la construction et l'exploitation tant du bassin du batelage à construire dans les terrains de la citadelle du Sud que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

ART. 13.

Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 14.

Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le

MODIFICATIONS

PROPOSÉES PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE
le 13 janvier 1874.

CONVENTION DU 16 JANVIER.

ART. 13.

La ville aura, pendant les six mois qui suivront le jour ou le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée en sa faveur par l'article 5 du contrat conclu entre le Ministre des Finances, la Compagnie immobilière de Belgique et M. le docteur Strousberg, pour reprendre de cette compagnie la construction et l'exploitation tant du bassin du batelage à construire dans les terrains de la citadelle du Sud que du quai longeant ces terrains, et ce aux conditions énoncées dans le contrat précité.

ART. 14.

Le présent contrat, lorsqu'il sera devenu définitif, sera enregistré au droit fixe.

ART. 15.

Le présent contrat sera réputé nul et non avenu s'il n'est pas ratifié par le conseil communal d'Anvers dans le mois à dater de ce jour, et par les Chambres législatives avant le 31 mars prochain.

En ce cas, chacune des parties demeurera entière dans tous ses droits.

Fait en double à Bruxelles, le 16 janvier 1874.

XVI.

—

Rapport fait, au nom de la section centrale (¹), par M. DE DECKER.

Séance du 25 Février 1874.

MESSIEURS,

Depuis le jour où le premier empire français dota Anvers des quais qui bordent la rive droite de l'Escaut, aucun des Gouvernements qui se sont succédé en Belgique, jusqu'en 1870, ne conçut la pensée d'une transformation d'ensemble ayant pour objet de reconstruire cette ligne de quais dans des conditions dignes des progrès de notre commerce maritime et des destinées auxquelles notre métropole commerciale est appelée.

Le roi Guillaume remit à la ville les quais à peine achevés pour s'affranchir de toute dépenses de ce chef.

Depuis lors l'État se borna à les prolonger le long du Kattendyck; ce complément s'exécuta d'une façon tellement défectueuse que, après s'être vu obligé de placer en avant du quai du Rhin des débarcadères en charpente, l'État a dû décréter la reconstruction, sur un nouvel alignement, de cette œuvre à peine achevée et déjà menaçant ruine.

Dans la séance du 5 mai 1870, notre regretté collègue, M. Gerrits, attirait l'attention de la Chambre sur tout ce qui se rattache aux quais d'Anvers:

« Dans ces derniers temps, disait-il, la science des constructions hydrauliques a fait des progrès notables.

» Au moyen de fondations tubulaires qui sont mises en usage, par exemple pour l'établissement du pont du Moerdyk, on obtient des garanties certaines de stabilité.

» En mettant ce système à profit, on pourrait construire des murs dans la rivière même....

» L'examen de cette question est d'autant plus opportun que la situation se complique d'un danger sérieux.

» Depuis l'existence des quais nouveaux, il se forme, non loin de ceux-ci, à la hauteur du Canal aux Charbons, sur presque toute la largeur de la rivière, un banc de sable; on a déjà constaté qu'a marée basse, à certains endroits, il n'y a plus que $4^{m}20$ d'eau.

» Si les causes agissantes aujourd'hui développent leurs effets, bientôt les grands navires de mer ne pourront plus passer cette barre.

» Il serait téméraire d'indiquer avec assurance les causes qui modifient le régime d'un fleuve. Toujours est-il que les courants du flux et du reflux ne sont plus parallèles devant les quais d'Anvers; ces courants se croisent, se neutralisent, et c'est aux points morts que se font avec le plus de facilité les dépôts de sable.

» Il est donc urgent de prendre des mesures, et ces mesures pourraient trouver leur application dans la reconstruction du quai du Kattendyk.

» Surtout il serait imprudent d'approuver le tracé des quais qu'aura à construire le docteur Strousberg, sans rattacher ces travaux a un plan d'ensemble.

» J'engage donc M. le Ministre des Travaux publics a faire examiner les questions qui concernent l'établissement des embarcadères et le régime du fleuve, non par un seul ingénieur, quelque capable qu'il soit, mais par une commission d'ingénieurs, qui réunirait les hommes les plus instruits et les plus compétents du pays.

(¹) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN ISEGHEM, VAN OVERLOOP, CORNEMANS, DE DECKER, LE HARDY BEAULIEU et JACOBS.

» Les intérêts engagés sont assez graves pour que l'on prenne toutes les précautions possibles. »

Le 29 Juillet 1870 le Ministre des Travaux publics, pénétré des idées développées peu auparavant par M. Gerrits, institua une commission chargée de dresser, sous réserve d'approbation, le plan d'ensemble des quais à construire et à reconstruire sur tout le développement de l'Escaut, dans la traverse d'Anvers. L'arrêté du 29 Juillet est ainsi conçu:

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Considérant que, dans l'intérêt du régime de l'Escaut, du commerce et de la navigation, il y a lieu d'arrêter un plan d'ensemble pour les quais à construire et à redresser éventuellement sur tout le développement de la rive droite du fleuve, dans la traverse d'Anvers, respectivement par l'État, la ville et le concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud:

ARRÊTE :

Art. 1er. — Il est institué une commission spéciale chargée de dresser, sous réserve d'approbation, un plan d'ensemble des quais à construire ou à redresser le long de l'Escaut, à Anvers.

Art. 2. — La commission émettra son avis sur toutes les questions qui se rattachent au tracé et au plan qu'il convient d'adopter pour les murs de quai à construire et reconstruire éventuellement.

Art. 3. — Cette commission est composée de la manière suivante :

Président :

M. Bernard, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées de la province d'Anvers;

Membres :

MM. Van Haverbeek, capitaine de vaisseau;
Stessels, lieutenant de vaisseau, hydrographe:
De Boninge, inspecteur du pilotage;
Van Bever, ingénieur de la ville d'Anvers;
Bataille, ingénieur du concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud.

Art. 4. Les opérations sur le terrain pour l'accomplissement de la tâche confiée à la commission seront exécutées par les soins de l'administration des ponts et chaussées.

Expédition du présent arrêté sera adressée à l'ingénieur en chef, Directeur des ponts et chaussées dans la province d'Anvers, qui est chargé d'en assurer l'exécution. Pareille expédition sera transmise au Ministre des Affaires Étrangères, à l'administration communale d'Anvers et au concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud, aux fins de notification du présent arrêté aux membres de la commission qui relèvent respectivement d'eux.

Bruxelles, le 29 Juillet 1870.

V. JACOBS.

Un second arrêté du 16 Août adjoignit M. l'inspecteur général Maus à la commission et lui en conféra la présidence.

La commission se mit à l'œuvre et élabora le projet qui lui était demandé.

Le rapport de cette commission est reproduit ci-après

Le Gouvernement posa le premier jalon dans la voie de l'exécution du plan d'ensemble proposé par la commission, en imposant au docteur Strousberg l'obligation de s'y conformer pour la partie des quais comprise entre la batterie St-Michel et le nouveau front de la grande enceinte.

L'arrêté royal du 5 Mai 1871, approbatif du plan du docteur Strousberg, décrète l'exécution intégrale du projet de la commission pour la partie sud des quais d'Anvers.

La loi du 27 juillet 1871 en fait autant pour la partie nord; un premier crédit d'un million de francs est accordé pour la reconstruction du quai du Rhin sur l'alignement proposé par la commission.

Restait la partie centrale des quais, qui se compose elle-même de deux subdivisions :

A. Les quais remis à la ville en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819.

B. Le quai St-Michel, remis à la Société des chemins de fer du pays de Waes par l'arrêté royal du 15 janvier 1845, modifié par celui du 17 juillet 1847.

La longueur de ces divers quais est la suivante :

1° Quai Strousberg (sud)		1,200	mètres.
2° Quai Saint-Michel	centre . . .	120	—
3° Quais remis à la ville,		1,400	—
4° Quai du Rhin (nord)		650	—
	Total. . .	3,370	mètres.

En 1870, le Gouvernement ne s'occupait que des deux extrémités nord et sud; il réservait pour l'avenir le redressement de la partie centrale des quais.

Il courait au plus pressé ; le sud n'avait pas de quai; au nord, le quai du Rhin se lézardait et menaçait de s'écrouler; le centre, bien que défectueux, pouvait attendre que les études eussent mûri davantage.

A la séance de la chambre du 21 Juillet 1871, M. Bara exprima la crainte que le vote du crédit d'un million pour la reconstruction du quai du Rhin n'engageât le principe du redressement, aux frais de l'État, de toute la ligne des quais depuis l'ecluse du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel, dépense qu'il évaluait à 35 millions, et qui d'après lui, n'incombait pas à l'État.

M. Jacobs, alors Ministre des Finances, lui répondit en ces termes :

« Les quais d'Anvers présentent une ligne fort irrégulière; sur un point même, appelé le *Werf*, il se trouve une avancée très-considérable. Nos ingénieurs hydrographes ont, depuis longtemps, reconnu que, par suite de l'irrégularité des quais, il se forme dans le fleuve des bancs de sable très-nuisibles à la navigation en rade d'Anvers.

» Pendant mon court passage au Département des Travaux publics, j'ai été amené, par suite d'interpellations antérieures formulées au sein de cette Chambre, à nommer une commission composée de spécialistes, pour déterminer quel serait le meilleur alignement à donner aux quais d'Anvers. Cette commission s'est inspirée du double intérêt de la navigation et du Trésor, de façon à ne pas nous entraîner à des dépenses trop considérables. Elle a terminé son travail; et celui-ci a obtenu l'approbation générale du corps des ponts et chaussées.

» Ce plan général comprend trois parties : au sud, les quais qui devront être construits par le docteur Strousberg. Le besoin d'établir prochainement ces quais rendait plus nécessaire encore l'adoption d'un plan d'ensemble indiquant les travaux actuellement indispensables, et ceux que j'appellerai les travaux de l'avenir.

» A la suite des quais Strousberg, viennent les anciens quais; ce sont ceux qui ont été cédés par l'État à la ville d'Anvers.

» Enfin la troisième partie, le quai du Rhin, appartient à l'Etat.

» Le plan a été adopté en ce qui concerne les travaux à faire par le docteur Strousberg. Que coûtera cette partie des travaux? Je l'ignore et je n'ai nul intérêt à le savoir, puisque l'État n'a pas à intervenir.

» Quant à la partie centrale des quais, la dépense sera considérable; j'ai entendu parler d'une somme de douze millions; mais ceci est l'œuvre de l'avenir; cela n'est pas indispensable à présent.

» M. Bara. — Vous voyez!

» M. Jacobs, Ministre des finances. — C'est évident; c'est l'idéal à atteindre un jour.

» M. Bara. — Et qui payera?

» M. Jacobs, Ministre des Finances. — On décidera cela quand on décidera l'exécution.

» *Voix à gauche :* Ah! ah!

» M. Jacobs, Ministre des Finances. — Mais il ne s'agit pas de le construire ni aujourd'hui, ni demain.

» M. Bara. — Le principe serait résolu.

» M. Jacobs, Ministre des Finances. — En aucune façon. Si vous connaissiez les lieux, vous ne vous exprimeriez pas ainsi.

» Les quais à construire par le docteur Strousberg devront, en toute hypothèse, être construits dans l'alignement adopté par la commission.

» Au nord, le quai du Rhin, pour lequel les Chambres ont voté des crédits considérables, se lézarde; il a été reconnu que tant qu'on n'en modifierait pas l'emplacement, il serait exposé à des effondrements.

» On a décidé qu'il faillait avancer le quai du Rhin; en toute hypothèse, il faudrait reconstruire le mur lézardé; mais il vaut mieux, de l'avis des ingénieurs, établir ce quai sur l'alignement nouveau.

» Voilà donc les deux extrémités des quais d'Anvers.

» Le quai du Rhin donnera lieu à une dépense de 3 ½ millions au maximum. (*Interruption.*) Il faudra 3 ½ millions pour la partie des quais appartenant à l'État.

» M. Wasseige, Ministre des Travaux publics. — Au maximum.

» M. Jacobs, Ministre des Finances. — Ces deux parties se trouvant construites, la partie centrale peut rester indéfiniment dans la situation actuelle; les deux premières constructions sont indispensables au sud et au nord, et n'engagent pas le principe pour la partie intermédiaire; la Chambre sera libre de ne pas toucher aux quais appartenant à la ville. Quelle que soit la situation dans l'avenir, nous faisons une amélioration notable et une dépense indispensable.

» Maintenant qui, dans l'avenir, supportera cette dépense, de 12 millions peut-être, relative aux quais appartenant à la ville d'Anvers? Je ne vous donnerai que mon opinion, car je ne serai probablement plus au Département des Finances le jour où cette question devra être tranchée. Dans mon opinion, il est juste que l'État et la ville interviennent chacun pour sa part; il y aura à faire des expropriations considérables et à construire le quai, et bien, si, par exemple, l'État construisait le quai et si la ville se chargeait des expropriations, peut-être la dépense serait-elle répartie équitablement.

» Mais on ne se lancera dans l'opération que le jour où l'État et la ville d'Anvers seront d'accord sur la répartition de la dépense. En attendant, aucun principe n'est engagé; les deux extrémités doivent, en tous cas, se faire d'après les plans nouveaux : la première, par le docteur Strousberg; la seconde par nous. La partie centrale reste réservée, c'est une question d'avenir et, je le déclare, de lointain avenir. »

Des circonstances malheureuses et imprévues ont empêché jusqu'ici la réalisation du plan d'ensemble dans ses parties décrétées.

Le docteur Strousberg n'a pas entamé les travaux de son entreprise et s'est vu amené à céder son contrat; le quai du Rhin, mis en adjudication dans des conditions peu pratiques, n'a fait l'objet d'aucune soumission admissible.

Nous étions donc, en 1873, au même point qu'en 1871.

Il ne faut peut-être pas s'en plaindre.

L'exécution des deux extrémités du plan eût ajourné, comme l'indiquait M. Jacobs, à échéance plus ou moins lointaine le redressement des quais du centre. On ne l'eût vraisemblablement entamé qu'après avoir constaté les résultats des travaux entrepris au Nord et au Sud.

Le temps d'arrêt qui s'est produit a permis d'aborder à la fois le problème dans toutes ses parties; les idées ont eu le temps de mûrir et, il faut bien le reconnaître, les grands travaux

publics, comme les gros emprunts, effrayent moins aujourd'hui le Gouvernement et les Chambres qu'il y a deux ans.

A force d'entendre parler de milliards, on se familiarise avec les millions.

Le Gouvernement tient à honneur de mettre Anvers à la hauteur des ports concurrents. Il lui a assuré une ligne directe sur l'Allemagne par Gladbach. Il assume la charge de la reconstruction des quais. Il se prêtera à toutes les combinaisons que pourra nécessiter l'extension des bassins sur la rive droite, au nord d'Anvers.

C'est dans cet ordre d'idées qu'il s'est mis en rapport avec l'administration communale et qu'après une laborieuse négociation, il a conclu le contrat du 16 Janvier 1874; c'est dans le même but qu'il a assuré la prompte transformation de la citadelle du Sud par le contrat du 10 Janvier 1874.

La Chambre est appelée à donner sa ratification à ces deux conventions.

Le projet de loi qui les approuve a été renvoyé à l'examen des sections, qui, toutes, y ont fait un accueil favorable.

Elles ont néanmoins exprimé le désir que de nombreuses questions fussent posées au Gouvernement.

La section centrale s'est approprié le plus grand nombre de ces questions; elle en a ajouté d'autres; leur texte, ainsi que celui des réponses qui y ont été faites, se trouve ici reproduit.

L'une des sections a insisté pour que l'on établisse aussi à Ostende des installations maritimes perfectionnées.

QUESTIONS. — **RÉPONSES.**

Question. 1° Quelle est la somme qui reste disponible sur l'emprunt dernièrement contracté et sur les ressources créées par la loi du 29 Avril 1873?

Réponse. La loi du 29 Avril 1873 a autorisé un emprunt d'un capital effectif de . . . . fr. 240,000,000 »

Il a été négocié	183,830,000 »
Reste à émettre (effectif)	56,170,000 »

Les crédits alloués jusqu'à présent et imputables sur l'emprunt s'élèvent à . . . . . . fr. 225,635,000 «

Savoir :

1° Rente de 400,000 florins (capitalisation). . . . . fr.	18,750,000 »
2° Maisons d'école.	20,000,000 »
3° Travaux publics, etc.	186,730,000 »
4° Éclairage de l'Escaut	130,000 »
5° Palais de Justice	25,000 »
Total égal. . . . fr.	225,635,000 »

Des projets sont présentés,

Savoir :

1° Palais de Justice	1,000,000 »
2° Travaux d'Anvers	2,000,000 »
Ensemble. . . fr.	228,635,000 »
Il ne resterait dès lors disponible que .	11,365,000 »
pour absorber le chiffre de l'emprunt, soit . . . . fr.	240,000,000 »

Question. 2° Si le pouvoir exécutif n'avait pas en 1819 le droit d'aliéner sans une loi les quais d'Anvers, n'avait-il pas celui d'en remettre irrévocablement l'Administration à la commune d'Anvers?

Réponse. La remise irrévocable et à perpétuité d'un domaine eût été une aliénation nullement ou mal déguisée. Alors comme aujourd'hui les pouvoirs du Gouvernement n'allaient pas jusque-là.

QUESTIONS. | **RÉPONSES.**

Dans une contestation relative à un domaine, il a été jugé que le bail donné pour plus de 9 ans par le roi des Pays-Bas excédait ses pouvoirs et qu'il était nul. (Voir *Belgique judiciaire*, 1872, p. 99.)

De ce qu'aucun terme n'a été fixé, il ne résulte pas que la remise était irrévocable, mais bien au contraire qu'il dépend de l'État de reprendre sa propriété quand il le veut.

3° Est-ce par une concession irrévocable que l'usage d'une partie de ces quais (le quai St-Michel) a été donné par arrêté royal du 15 Janvier 1845 à la Société du chemin de fer du pays de Waes?

Nullement. Voici les faits :

L'article 1er du cahier des charges de la concession de ce chemin de fer portait qu'à Anvers la station serait établie en face du débouché de la rue dite Canal au Beurre.

Par l'arrêté du 15 Janvier 1845, la jouissance du quai Saint-Michel, depuis sa rue du Coude-Tordu jusqu'à la batterie Saint-Michel, fut cédée à la Société pour la durée de la concession afin d'y établir la station. (Voir *Pasinomie*, page 90.)

De vives réclamations surgirent de la part de la ville d'Anvers. Après deux années et demie de débats, l'accord s'établit et fut consacré par l'arrêté du 17 Juillet 1847 (voir *Pasinomie*, page 350) qui restreignit l'espace donné en usage à la Société, et remit le surplus à la ville d'Anvers pour être régi et possédé aux mêmes conditions que les quais auxquels s'applique l'arrêté royal du 19 Avril 1819.

Le préambule porte :

« Considérant que le terrain appartenant à l'État qui » doit être mis à la disposition de la Compagnie du chemin » de fer ne cessera pas d'appartenir à l'État, devant seu- » lement, servir pendant la durée de la concession du » chemin de fer à former une dépendance de la station de » celui-ci, et revenir ensuite à l'État avec toutes les » constructions que la Compagnie concessionnaire y aura » fait élever. »

Cette Compagnie était chargée de restaurer et d'entretenir le mur de quai.

En 1845 et 1847 le Gouvernement n'a donc pas conféré un droit de jouissance irrévocable, mais seulement une concession d'une durée déterminée et en vue d'une affectation spéciale à une station de chemin de fer.

4° La section centrale désire avoir communication du dossier relatif à l'offre qui a été faite de ce quai à l'Administration communale d'Anvers le 3 Juin 1843, et au refus de la ville.

Les pièces ci-jointes satisfont, dans la mesure du possible, à ce désir de la section centrale.

Il en résulte que la ville ne voulait pas faire la dépense de rétablir le mur de quai et demander au Gouvernement d'exécuter cet ouvrage.

Il est constant :

1° Que la remise faite en 1820 à la ville d'Anvers était révocable ;

2° Qu'elle ne comprenait pas le quai de St-Michel à partir de la rue du Coude-Tordu ;

3° Que la concession de l'usage de toute cette partie donnée, par l'arrêté de 1845, à la Compagnie du chemin de fer, a été restreinte à peu près à la moitié par suite des arrangements pris en 1847 ;

4° Qu'en 1847 la partie retirée à la Compagnie du chemin de fer a été remise à la ville, comme les autres quais l'avaient été en 1820 ;

5° Que la jouissance du restant n'est donnée au chemin de fer que pour lui servir de station, et que dès lors elle ferait retour au domaine si elle cessait d'être affectée à cet usage.

QUESTIONS.

5° La section centrale demande communication du rapport de la commission des ingénieurs de 1870 qui a élaboré un plan d'alignement des quais de l'Escaut devant Anvers.

6° Elle demande si cette commission a été consultée à propos des modifications que le Gouvernement compte apporter à ce plan.

7° Le nouvel alignement est-il définitivement adopté? A-t-il été examiné tant au point de vue de la navigabilité générale du fleuve que du maintien des passes devant Anvers? Quels sont les avantages ou les inconvénients qu'à ce double point de vue le nouvel alignement présente par rapport à celui de la commission de 1870? La section centrale désire obtenir communication du nouveau tracé,

RÉPONSES.

Cette pièce est ci-jointe en copie. Le tracé proposé par la commission est marqué sur la plan général d'Anvers remis à la section centrale.

Le mandat de la commission de 1870, comme elle-même le déclare, est accompli, épuisé. Le Gouvernement n'a pas cru qu'il fût convenable de la faire revivre ou de lui demander de se déjuger, du moins en partie.

Le projet de loi tend à réaliser, en ce qu'il a d'essentiel, le projet de la commission des ingénieurs ; régulariser le lit du fleuve, supprimer le Werf, diminuer la largeur du fleuve en amont, bâtir des quais ayant un mouillage suffisant, qui soient larges et bien outillés, diriger enfin l'action des forces naturelles de manière à améliorer la rade et à conserver ces améliorations, tels sont les points sur lesquels l'accord existe : mais le Gouvernement estime que, pour atteindre le but, il n'est pas nécessaire d'adopter absolument, en expropriant une partie de la ville d'Anvers la courbe proposée par les ingénieurs entre la batterie St-Michel et un pont voisin de l'écluse du Kattendijk.

Non, il ne l'est pas.

Le Gouvernement fait préparer, à titre d'avant projet, un plan qui sera lithographié et livré pendant un certain temps à l'étude et à la critique, non-seulement des ingénieurs et des savants, mais des hommes pratiques connaissant l'Escaut, à l'examen de l'administration communale d'Anvers, de la députation permanente, de la chambre de commerce, des négociants, des armateurs, de tous ceux en un mot qui peuvent jeter quelque lumière sur la grande et difficille question à résoudre. Après cette enquête générale, dans laquelle chacun pourra librement produire ses idées ou ses objections, le Gouvernement sera, sans nul doute, beaucoup mieux en mesure de prendre la décision la plus conforme aux intérêts du pays et à ceux du port d'Anvers, que s'il réunissait de nouveau la commission spéciale de 1870, ou formait une autre commission.

Simultanément et pendant que ce débat public, par les corps constitués, par la presse, par les hommes les plus compétents, suivra son cours, le Gouvernement pourra commencer, afin d'éviter d'inutiles pertes de temps, l'instruction de la partie technique, en s'adressant aux entrepreneurs les plus habiles, les plus capables, qui pourront concourir pour faire les travaux et proposeront les moyens d'exécution à la fois les plus économiques, les plus sûrs et les plus parfaits.

Des divers modes qu'il connaît, celui qui consiste à fonder sur piles creuses en maçonnerie (système des quais de la Clyde et d'autres) lui paraît préférable ; il se peut qu'un autre, encore meilleur soit présenté, comme il est possible que certaines sections soient utilement exécutables par un procédé moins dispendieux.

Les cotés de la question signalés par la section centrale (et ce ne sont pas les seuls) seront nécessairement examinés et discutés.

La section centrale recevra communication de cet avant-projet dès qu'il sera lithographié ; il pourra d'ailleurs être distribué avant la discussion du projet de loi à tous les membres des Chambres.

QUESTIONS.	RÉPONSES.
8° La suppression des expropriations au centre de la courbe ne sera-t-elle pas compensée par l'augmentation de la dépense que nécessitera la partie centrale du quai ? Dans quelle proportion ?	Il est impossible de répondre avec certitude à ces questions. On suppose d'abord qu'il y aura une courbe ; le Gouvernement persiste à croire, comme il l'a dit dans l'Exposé des motifs, qu'un alignement droit est préférable, et il espère que l'étude définitive démontrera que telle est la meilleure solution. On suppose en second lieu qu'il s'agit de supprimer les expropriations. Le gouvernement a l'intention de les restreindre au strict nécessaire, mais il ne s'engage pas à les supprimer tout à fait. On suppose en troisième lieu que si les expropriations étaient absolument supprimées, la partie centrale du quai coûterait plus : or, c'est précisément le contraire, la partie centrale coûterait beaucoup moins, mais d'autres parties, si l'alignement portaient les murs dans les grandes profondeurs, pourraient entraîner à des dépenses excessives. On aura d'une part à expertiser avec soin le coût probable des expropriations à faire éventuellement sur chaque point, et d'autre part, à rechercher quelles seront les variations de la dépense de premier établissement des murs de quai, selon qu'on se reporte sur tel ou tel alignement obligeant à fonder les murs dans telle ou telle profondeur. Il ne suffira même pas de se fier aux coupes en travers du lit du fleuve, mais il faudra constater d'abord à quel niveau se trouve le bon terrain. La différence du coût d'exécution ne pourra même être dégagée que par la discussion du contrat d'entreprise, après adoption du système qui sera reconnu le meilleur. Il faut, en résumé, combiner tous les éléments de manière à avoir, sans dépenses inutiles, les quais les plus larges, les plus réguliers qu'il sera possible d'établir.
9° D'après quel système le Gouvernement compte-t-il construire les quais?	On se réfère à l'Exposé des motifs qui porte : « L'étude complète du système de construction et le » choix entre les différents modes connus devront » également être faits à la suite du vote de la loi. » Après avoir indiqué divers systèmes, l'Exposé des motifs ajoute : « Probablement le mode adopté pour » les quais de la Clyde à Glasgow prévaudra, comme » étant le plus économique et comme offrant le plus » de sécurité. » Sur ce point comme sur d'autres, il reste encore à consulter en Belgique et à l'étranger les hommes de science et d'expérience. On remét à la section centrale un plan du quai le le plus récemment construit à Glasgow. — Ce plan permettra d'apprécier la méthode suivie. Peut-être un entrepreneur se présentera-t-il pour exécuter les quais d'après un autre système, tel, par exemple, que celui qui a été employé à Port Saïd et ailleurs. C'est une question d'entreprise et le Gouvernement, ainsi que l'Exposé des motifs le déclare, a l'intention de soumettre à la Législature le contrat qu'il croira devoir adopter comme offrant à l'État les meilleures garanties et les conditions les plus favorables.

QUESTIONS.

10° Bien que le Gouvernement n'ait pris l'engagement conventionnel de donner une grande profondeur au fleuve que devant mille mètres de quai, il est probable que cette quantité sera dépassée. La section centrale désire savoir dans quelle mesure probable.

RÉPONSES.

Une réponse quelque peu précise ou même des conjectures plausibles sont impossibles pour le moment. Il faudra d'abord que l'alignement des nouveaux quais soit définitivement fixé et mis en rapport avec les profondeurs où l'on rencontrera, sur chaque point, un terrain non mobile et que l'action du courant ne déplace pas sans cesse. Alors, mais seulement alors, il y aura quelques bases pour établir des calculs de probabilités.

La convention fixe *au minimum* à mille mètres du côté du nord la partie des quais destinée à la grande navigation transatlantique, c'est-à-dire, aux navires du plus fort tonnage, et l'article premier ajoute que le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.

Vainement essayerait-on d'établir des quais de profondeur différente sans transition insensible du mouillage de 8 mètres, par exemple, à celui de 5 ou 6 mètres. Les constructions devront être faites de manière à résister à l'action des courants sur tous les points, à éviter des atterrissements ou des affouillements. On peut prévoir que des dragages devront parfois suppléer à l'action des forces naturelles, mais l'une des parties les plus délicates du problème consiste précisément à diminuer autant qu'il est possible ces dépenses permanentes pour maintenir la profondeur nécessaire. Les engagements consignés à l'article 1er de la convention suffisent et sont les seuls que la prudence permette de contracter.

11° N'est-il pas indispensable d'établir préalablement des quais en charpente, débarcadères ou ducs d'Albe le long du fleuve, au nord du Kattendyk, pour remplacer pendant la période des travaux la partie des quais actuels que les travaux en cours rendront inabordables?

L'attention du Gouvernement s'est déja portée sur les moyens d'échapper aux difficultés et aux embarras de la période transitoire pendant laquelle s'exécuteront les travaux, et qui forcément comprendra plusieurs années. L'étude de cette partie de la question est commencée.

De sérieuses objections ont été faites contre la construction provisoire d'embarcadères, de quais en charpente ou de ducs d'Albe au delà de l'écluse du Kattendyck. Seraient-ils réellement utiles sur ce point là? Comment et à quels frais seraient-ils accessibles?

A ces questions s'en rattachent d'autres, et notamment celles-ci :

Par quel bout faudra-t-il commencer pour avoir à vaincre les moindres difficultés d'exécution?

Quelle sera la longueur de chaque section momentanément devenue inabordable à cause des travaux?

Combien de mois durera, pour chacune de ces sections, cet inderdit résultant des travaux?

Comme on le voit par cet énoncé même, la solution dépend à la fois de l'alignement qui sera adopté, de l'ordre et de la durée des travaux, c'est-à-dire, en d'autres termes du mode de construction et du contrat d'entreprise.

L'étude commencée quant aux moyens d'atténuer les inconvénients et les embarras de la période de transition sera activement poursuivie.

12° Où en est la question de l'extension des bassins d'Anvers au nord?

L'Exposé des motifs, pp. 3 et 10, et les Annexes à cet Exposé, p. 98, contiennent à ce sujet des explications très-précises.

La ville d'Anvers aura à faire, selon les besoins qui se manifesteront, les agrandissements de ses bassins situés au nord.

QUESTIONS. | **RÉPONSES.**

Il est de son intérêt de revêtir de murs les bassins actuels encore incomplets et d'établir aussi bien pour les bassins creusés sous le premier empire que pour les bassins nouveaux des installations économiques et perfectionnées.

13° Comment le Gouvernement entend-il répartir les 60 mètres de largeur des quais? cette largeur est-elle suffisante pour trois lignes de rails, des hangars, des voies de charriage sans compter la voie publique latérale?

Il n'est dit nulle part que les quais auront une largeur uniforme de 60 mètres. Le contraire résulte des explications données.

Si l'alignement indiqué p. 9 de l'Exposé des motifs est définitivement admis, le quai aura sur certains points au delà de cent mètres.

Le Gouvernement s'est refusé dans le cours de la négociation, et même depuis qu'elle est close, à fixer une largeur minima.

On suppose à tort qu'il faudra trois voies de chemin de fer.

14° L'établissement de l'entrepôt franc interrompra-t-il la continuité des quais?

Oui et non, selon le sens qu'on attache au mot *interruption*.

Si le concessionnaire use de la faculté de créer un entrepôt franc, il doit y creuser un bassin, et dès lors il y aura une écluse un peu en amont de la batterie St-Michel. En ce sens la continuité des quais comme tels sera interrompue nécessairement sur ce point.

Mais bien certainement la communication ne sera pas coupée pour la ligne du chemin de fer raccordant les quais à la nouvelle gare pour la circulation des voitures et des piétons; un pont livrant passage devra être établi sur l'écluse ou à côté. Tous les intérêts, y compris celui du concessionnaire du quai en amont et des terrains, l'exigent impérieusement.

15° Ne pourrait-on joindre les deux rives de l'Escaut par un pont suspendu analogue à celui qui relie New-York à Brooklyn?

Un intéressant article publié par la *Revue des deux mondes* (tome CIV, pp. 351 à 373, vol. 2 de 1873) donne quelques notions sommaires, mais incomplètes, sur quelques grands ponts suspendus, tels que celui du Niagara et celui de New-York à Brooklyn. — L'unique travée du premier a 250 mètres d'ouverture; elle est à 67 mètres au-dessus du niveau de l'eau. La travée du milieu du pont de Brooklyn a 493 mètres et une hauteur de 40 mètres. On n'indique pas quel est le coût de pareils ouvrages.

D'après certains renseignements, le pont de Brooklyn aurait coûté 8 millions de dollars, soit 42 millions de francs

En Europe on ne croit pas qu'il existe pour des chemins de fer de semblables constructions.

Y aurait-il, dans le cas actuel, des motifs de s'imposer les dépenses énormes, de s'exposer aux dangers et de subir les inconvénients de tous genres d'un pont suspendu à une grande élévation?

On ne le croit pas.

Le mouvement de la navigation maritime vers les ports de l'intérieur n'est pas tellement actif qu'un pont a volée tournante puisse ne pas lui suffire ou lui créer une gêne appréciable. La plupart des bateaux de l'intérieur passeront aisément sous les parties fixes du pont à toute marée. Ceux qui auront intérêt à le faire pourront, au moyen d'une dépense insignifiante, s'installer de manière à pouvoir abaisser leurs mâts au passage du pont.

Ce n'est donc pas dans l'intérêt de la libre navigation vers l'intérieur qu'il faut, les premiers sur le continent, se

QUESTIONS. — **RÉPONSES.**

lancer dans l'aventureuse et dispendieuse entreprise d'un pont suspendu à une quinzaine de mètres de hauteur et imposer aux chemins de fer, aux voitures, aux piétons, l'obligation de gravir cette montagne artificielle et d'en descendre.

L'intérêt de la navigabilité du fleuve ne l'exige pas non plus, ainsi qu'il sera expliqué à propos d'autres questions posées par la section centrale.

16° Le rempart de la grande enceinte n'eût-il pu être approprié aux voies ferrées débouchant du pont ?

Cela est matériellement impossible. Le terrain militaire ne peut être occupé pour une autre destination. Il n'offre d'ailleurs pas de ligne droite non brisée. En supposant même qu'il suffise aux voies ferrées, il ne faut pas perdre de vue que le pont doit servir à d'autres relations non moins importantes. L'utilité du pont serait fort réduite s'il était à une telle distance de l'agglomération anversoise et obligeait à ce détour.

De l'Escaut à la ligne actuelle du chemin de fer, il y a une distance de près de 5,000 mètres en longeant le rempart ; cette longueur est plus que suffisante pour racheter par une pente raisonnable la différence de niveau.

Sans doute, mais la question n'est pas de raccorder le pont à la ligne actuelle. Tout le projet d'appropriation des terrains du sud repose sur la construction d'une gare sur ces terrains, et c'est à cette gare-là qu'il faut directement relier le pont.

La difficulté est déjà grande si le pont est fixe à plusieurs travées, dont une serait tournante ; mais il y a impossibilité absolue dans le système du pont suspendu.

17° S'il faut renoncer à un pont suspendu, les piles à établir dans le lit du fleuve seront-elles pleines ou à jour ; maçonnées ou métalliques ? Dans le second cas, le courant serait-il moins entravé et les atterrissements se formeraient-ils moins aisément aux abords ?

Le plan du pont n'est pas fait et ne peut même être fait définitivement dès à présent. L'intention du Gouvernement n'est pas de l'arrêter lui-même et de mettre en adjudication un projet déterminé.

Il lui paraît que, dans le cas actuel, il y a lieu de procéder d'une toute autre manière. Ainsi, par exemple, on pourrait arrêter le programme des conditions générales d'exécution, telles que : 1° la largeur totale du pont ; 2° l'emplacement des culées ; 3° la largeur de la partie tournante ; 4° la hauteur du tablier au-dessus de la marée haute ordinaire ; 5° le nombre maximum des piles ; 6° la largeur de la partie destinée au chemin de fer ; 7° de même pour la voie charretière et pour les piétons.

Ce programme fait, on le communiquerait aux établissements du pays et de l'étranger qui ont fait leurs preuves de capacité pour les constructions de ce genre. Le Gouvernement donnerait l'entreprise, non au meilleur marché, mais à l'auteur du meilleur plan ; les autres recevraient une juste indemnité des frais d'études, et autres, l'État se réservant, moyennant cette indemnité équitablement établie d'avance, de profiter pour certains détails des améliorations que ces plans, devenus sa propriété, lui suggéreraient. Ce ne serait donc pas un simple concours pour fournir des plans, mais une soumission sur plans fournis par les établissements les plus capables et les plus expérimentés. Le prix serait l'adjudication de l'ouvrage au profit de l'auteur du meilleur plan. Ce mode, peut-être nouveau à certains égards, mérite d'être tenté. On peut même ne faire d'abord qu'un programme provisoire, le soumettre aux constructeurs reconnus les plus capables de bien exécuter le travail, et arrêter le programme définitif après avoir recueilli leurs observations ou objections.

QUESTIONS.	RÉPONSES.
	Quelques termes de la question posée par la section centrale paraissent dictés par la crainte que le pont nuirait au régime du fleuve ou gâterait la rade. Le Gouvernement est convaincu du contraire, ainsi qu'il l'a dit dans l'Exposé des motifs. En effet, la raison en est facile à saisir. Au point où le pont sera construit, le lit du fleuve à marée haute ordinaire occupe environ une largeur de 650 mètres; si le pont n'a que la largeur normale donnée comme *desideratum* par la commission des ingénieurs de 1870, soit 360 mètres, les piles comprises, il est évident *à priori* que le courant creusera la passe et élargira notablement la partie profonde. Celle-ci n'existe pour ainsi dire pas aujourd'hui sur ce point, précisément à cause de la largeur exceptionnelle du lit du fleuve, et la carte des sondages de l'Escaut prouve qu'il en est de même sur tous les points où la largeur est très-grande. S'il existait néanmoins quelque doute ou préoccupation à cet égard, rien n'empêcherait d'établir la culée avancée de la rive gauche sur des arcades laissant leur action aux courants.
18° Quels résultats ont produit les piles des ponts de Tamise, de Culenbourg, du Moerdyck, de Dordrecht et de Rotterdam, au point de vue des atterrissements?	Le pont de Tamise, bien qu'il existe depuis plusieurs années, n'a produit absolument aucun effet au point de vue des atterrissements. Dans les innombrables discussions relatives à l'Escaut, on n'a jamais entendu que le pont de Termonde, plus ancien, dont les piles sont plus rapprochées et plus massives, ait donné lieu à des inconvénients ou à des plaintes au même point de vue. Des renseignements ont été demandés dans les Pays-Bas au sujet des ponts récemment construits qui sont indiqués dans la question de la section centrale. Il est douteux qu'on les obtienne avant la discussion de la loi; il est bien plus douteux encore que quelque conclusion pratique en puisse être déduite quant au projet de pont sur l'Escaut, à Anvers. Non-seulement il faudrait connaître les plans, le régime du fleuve, les influences naturelles qui agissent indépendamment de la construction de ces ponts ou qui agissaient avant qu'ils fussent construits, mais il serait nécessaire surtout d'attendre, pour se prononcer sur les effets des ponts, qu'une expérience sérieuse fût acquise. On peut dire qu'il n'y a nulle part des conditions identiques.
19° Quelles sont les dimensions des arches ou des travées du pont et où se trouvera la travée tournante?	On peut considérer comme certain que le pont n'aura pas d'arches, mais sera construit en fer avec des travées à très-longue portée. Sur ce point, comme sur d'autres, on se réfère à l'Exposé des motifs (p. 13). Très-probablement les travées principales dans le courant, c'est-à-dire, dans la partie navigable, pourront être de 120 mètres environ, sauf la partie tournante. On pense que la partie tournante devra être contre la rive droite. C'est seulement là que le fleuve a une profondeur suffisante.
20° Si elle (la partie tournante) se trouve le long du quai, les navires n'éprouveront-ils pas de grandes difficultés pour y passer en coupant le courant, surtout lorsque le vent sera contraire?	Pour passer dans l'une des deux ouvertures du pont lorsqu'il sera tourné, les navires auront à suivre ou à remonter le courant : il est difficile de supposer qu'ils aient à le couper, à moins qu'ils ne veuillent passer *le*

QUESTIONS. — **RÉPONSES.**

pont sur ce point en courant des bordées, ce qui n'est pas admissible.

A Tamise, la partie tournante touche à la rive gauche et se trouve à l'endroit de la plus grand profondeur et du plus fort courant. Il ne paraît pas qu'il se soit révélé de graves inconvénients ou dangers.

On peut se demander d'ailleurs s'il est possible de faire autrement, et si, en rendant mobile une travée du milieu, les inconvénients seraient moindres.

21° La travée tournante ne pourrait-elle être avantageusement remplacée par un chenal sur l'une des rives ou même sur toutes les deux ?

C'est un point à examiner.

A part la question de dépense, il faut voir si ce système n'augmenterait pas en même temps la gêne pour la navigation et les difficultés d'exploitation du pont pour le chemin de fer et pour la circulation.

Ce système se résume en réalité à faire un ou deux ponts sur ce qui est aujourd'hui terre ferme, indépendamment du pont du fleuve. Ces dérivations seraient-elles éclusées ? Pourrait-on les protéger contre l'envasement si elles ne l'étaient pas ? Et si elles le sont, les navires destinés à l'intérieur n'éprouveront-ils pas beaucoup plus de retards et difficultés que n'en occasionnerait le passage du pont tourné ?

22° La culée du pont sera-t-elle sur l'alignement des quais ou fera-t-elle saillie dans le fleuve ?

A première vue, il semble que la culée de la rive droite doit être sur l'alignement des quais ou ne faire qu'une faible saillie.

Sur la rive gauche, au contraire, la culée sera fort avancée dans le lit actuel du fleuve.

Voir à ce sujet les explications relatives à la 12me question, et de plus le premier alinéa du n° 5, art. 1er du contrat du 10 janvier, et 6me alinéa du même n° et le § 1er de l'art. 3.

23° Le pont restera-t-il la propriété de l'État, bien que celui-ci reçoive des actions en échange ?

Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet.

« La construction du pont, porte l'Exposé des Motifs « (p. 14), étant une cause de plus value pour les terrains » vendus par le domaine; le Gouvernement a stipulé qu'il » serait remis à l'État, en actions ordinaires, un capital » égal au coût d'établissement de ce pont; toutefois un » maximum de 4 1/2 millions de francs a été fixé. »

D'après l'article 3 de la convention du 10 janvier (p. 27), les actions seront remises à l'État en compensation des dépenses à faire par lui du chef de la construction du pont sur l'Escaut.

Aux termes des statuts de la Société du Sud d'Anvers (articles 7 et 21, pages 32 et 35), ces actions sont réservées pour être délivrées à l'État à concurrence du coût du pont, mais le pont n'est pas apporté à cette Société.

24° Au lieu de placer obliquement la station, n'est-il pas préférable de la placer plus en avant, perpendiculairement au fleuve, ce qui permettrait d'augmenter l'étendue de la rade ?

Après avoir tenté cinq ou six combinaisons différentes, on s'est arrêté, comme avant-projet, à celle qui est figurée sur le plan lithographié distribué à la Chambre.

Il faut tenir compte d'une foule de choses. La plus importante n'est pas de gagner quelques mètres d'étendue pour la rade, d'autant moins que les quais pourraient être prolongés au delà du pont.

L'obliquité est surtout utile pour faciliter l'entrée et la sortie de la gare. Si l'on plaçait la gare perpendiculairement au fleuve et beaucoup plus près de l'enceinte, la courbe pour arriver à la poterne aurait un rayon de

QUESTIONS.	RÉPONSES.
	moins de 120m, ce qui est inadmissible. Déjà dans le plan primitif joint à la convention, cette courbe n'avait que 112 à 115 mètres de rayon. La convention du 10 janvier se tient autant que possible sur les terrains du domaine et limite les expropriations au strict nécessaire. On évite ainsi des dépenses considérables et des difficultés ou contestations.
25° Dans quel délai la Compagnie démolira-t-elle la citadelle du Sud et fera-t-elle les travaux de voirie sur ses terrains ?	On a fixé les délais de remise des terrains à diverses dates en 1874 (article 1er, n° 2, page 24). parce que le Département de la Guerre ne pouvait immédiatement livrer tout, comme la Compagnie le demandait. On n'a pas fixé de délai pour la démolition et pour l'exécution des travaux de voirie, parce que l'intérêt de la Compagnie est d'exécuter immédiatemsnt et de mener à bonne fin ces travaux aussi promptement que possible. Le bénéfice légitime à réaliser par la revente des terrains serait absorbé et l'entreprise deviendrait ruineuse, si la Compagnie ne démolissait pas et ne nivelait pas les terrains. Il n'y a pas non plus de délai fixé pour les travaux à faire par l'État, et la raison en est la même. Il suffisait donc de stipuler, comme on l'a fait, que les travaux incombant à chacune des parties contractantes seront entamés en même temps et poursuivis sans désemparer (page 25, article 1er, n° 5).
26° Le droit de reprise par l'État ou la ville du bassin du batelage et du quai le long de la citadelle du Sud, ne pourrait-il être exercé de façon à rendre uniforme le régime des quais et bassins, les bassins et l'outillage des quais étant la part de la ville, le quai lui-même étant celle de l'État ? Y a-t-il des pourparlers engagés à cet égard ?	Il n'y a point de pourparlers engagés en dehors des termes des contrats des 10 et 16 janvier. L'état des choses en fait et en droit est très-facile à définir pour le présent et pour le futur. La ville conserve les bassins actuels, elle y perçoit les droits et taxes autorisés par des règlements soumis à l'approbation ordinaire. Il n'est rien innové sous ce rapport. Les règlements et tarifs de toute nature (à l'exception des péages des chemins de fer) *en tant qu'il s'agit des quais* à reconstruire, par l'État et *la partie correspondante de la rade*, devront être approuvés par le Gouvernement. Très-probablement il y aura là à raison des services spéciaux, d'utilités ou de facilités offertes au commerce, certaines rétributions qui ne seront pas applicables aux bassins. (V. art. 6 et 9, pages 20 et 21.) En ce qui concerne le bassin de batelage et la partie du quai à construire par la Société du Sud d'Anvers, les dispositions finales du n° 5 de l'article 2 (page 25) rendent applicable le règlement de 1863 sur le droit de navigation, et soumettent à l'approbation du Gouvernement les tarifs pour la perception de toutes autres taxes. Une réserve bien naturelle a été faite : s'il plaisait à l'État ou à la ville d'abaisser outre mesure leurs taxes pour certains services, de manière à les rendre gratuits ou peu s'en faut, la Compagnie ne serait pas tenue de faire de même. L'intention du Gouvernement n'est nullement de proposer aux Chambres d'user au nom de l'État de l'option immédiate réservée par le § 1er de l'article 5. Ainsi que l'Exposé des Motifs l'explique, cette clause a été introduite pour pouvoir satisfaire au désir exprimé par l'administration communale. Si la ville use de cette faculté, elle ne pourra le faire

QUESTIONS. / **RÉPONSES.**

qu'aux conditions déterminées à l'égard de la Compagnie, en se substituant aux obligations comme aux droits de celle-ci.

En tout cas, la faculté de rachat après la 24e année demeurera acquise à l'État.

27° Dans quel délai les quais à construire par le gouvernement seront-ils achevés ?

On présume que ces travaux ne pourront être achevés en moins de cinq à six ans.

Ainsi que l'observation en est faite page 10 de l'Exposé des Motifs, c'est seulement lorsque le contrat d'entreprise sera fait que l'on pourra déterminer avec certitude la durée des travaux. Cette durée dépend en effet du plan qui sera adopté et du mode de construction.

La section centrale voudra bien remarquer qu'aux termes de la convention du 16 janvier, les quais seront mis en service par section. (Art. 3.)

28° L'achèvement de ces quais coïncidera-t-il avec l'achèvement des quais Strousberg ?

Cela est peu probable.

Non-seulement la partie à construire par l'État a une étendue plus que double de celle que la Société du Sud doit établir, mais il y aura sur certains points de plus grandes difficultés à vaincre par l'État.

Peut-être reconnaîtra-t-on les avantages qu'offrirait l'unité du travail, et se mettra-t-on d'accord pour obtenir ces avantages.

En tout cas, l'on ne peut dire dès à présent par quel bout il sera préférable de commencer. (V. réponse à la 11e question.)

29° Le Gouvernement renonce-t-il à établir un canal maritime éclusé entre la Pipe de Tabac et Burght ?

La dépense d'un canal maritime éclusé coupant le polder de Borgerweert de la Pipe de Tabac à Burght, c'est-à-dire, de 4 kilomètres à peu près, s'élèverait à plusieurs millions.

Cette dépense pourrait être nécessaire si l'on établissait un pont fixe.

Elle est inutile et injustificable lorsqu'on construit un pont à volée tournante.

Il y a donc plus qu'une déclaration d'intention ; il y a renonciation absolue par le fait même.

30e Le Gouvernement a-t-il l'intention de s'entendre avec la Société du Sud d'Anvers ou la ville d'Anvers, en cas d'exercice par elle de l'option, pour adjuger la construction de la totalité des quais à un même entrepreneur, pour être exécutés sous une même surveillance et dans les mêmes conditions, ou bien a-t-il l'intention de procéder isolément ?

En réponse à la 28e question le Gouvernement a dit : « Peut-être reconnaîtra-t-on les avantages qu'offrirait l'unité de travail et se mettra-t-on d'accord pour obtenir ces avantages. »

Le principal consiste à ne pas payer deux fois les dépenses d'installations et d'outillage.

Dans la pensée du gouvernement, il est donc désirable que cet accord puisse s'établir.

Mais le pourra-t-on.

C'est une question qu'il est impossible de résoudre ou même de préjuger dès à présent. La société concessionnaire du quai du Sud acceptera-t-elle le mode de construction qui sera préféré par l'État ? Est-il nécessaire que ce mode soit appliqué à toute l'étendue des quais ? Comment réglerait-on les questions de priorité d'exécution et par suite de perte ou de profit de la jouissance anticipée des quais reconstruits ? S'il est prouvé que telle partie doit coûter moins que telle autre, s'entendra-t-on sur le coût relatif ?

Ces questions et d'autres devront être abordées, et si des solutions équitables y peuvent être données de

QUESTIONS. | RÉPONSES.

commun accord (puisque le concessionnaire est libre dans les limites de son contrat), on ne fera qu'une seule entreprise.

31° Si la ville ou l'État, usant de l'option qui leur est réservée, construit le quai de Strousberg, les terrains ainsi reconquis sur le fleuve seront-ils néanmoins la propriété de la Société du Sud d'Anvers conformément au n° 5 de l'art. 1er du contrat, ou appartiendront-ils à celui qui, en construisant le quai, les aura conquis ?

Aux termes de l'art. 1er du contrat du 10 janvier, l'État vend à la fois les terrains actuels de la citadelle du Sud et les terrains à conquérir sur l'Escaut par la construction du nouveau quai.

L'art. 5 réserve un droit de reprise partielle et éventuelle.

L'hypothèse prévue par cette dernière disposition se réalisant, c'est-à-dire, la faculté de reprise étant exercée le concessionnaire doit rétrocéder les terrains repris: ils lui sont payés à raison de 40 francs le mètre carré, et le prix principal total est réduit en proportion.

Il résulte donc clairement de là que la ville, exerçant l'option et payant les terrains, en devient propriétaire, sauf le droit de rachat par l'État après la 20e année, ainsi qu'il a été expliqué en réponse à la 27e question. La ville, en ce cas, se substitue, quant à cette partie, aux droits et aux obligations de la future Société du Sud d'Anvers.

Une conséquence ultérieure de cette position juridique c'est que chacun devra remblayer la partie qui lui appartient.

La ville aura à remblayer la bande de 45 mètres de largeur le long du quai construit par elle, et à exécuter tous les travaux de voirie, pavages, égoûts, etc.; en ce qui concerne cette bande et la moitié de la rue de 15 mètres qui se trouvera entre la bande et l'alignement des maisons, la Société du Sud devra remblayer ou faire remblayer la demi-rue restante et le surplus du terrain qui demeure sa propriété; elle devra en outre exécuter les travaux de voirie de la demi-rue.

Ce principe, qui, en pareil cas. est de droit et d'équité, s'applique aussi au bassin de batelage. Pour le reprendre, la ville doit payer le terrain (surface d'eau); elle a de plus une bande de 15 mètres de large où elle doit exécuter tous les travaux, mais qui lui appartient sans payer le sol; les dépenses de voirie de la rue se partagent par moitié entre les riverains. Les deux ponts sont à la charge de celui qui construit le bassin.

32° A quelle côte sera établi le radier du sas de l'écluse du bassin de batelage? sera-t-il accessible, même à marée basse, pour les bateaux de l'intérieur ?

L'intention est de créer le bassin à la côte — 2, afin qu'à toute marée, même basse, les bateaux puissent entrer et sortir.

C'est un avantage évident pour la batellerie.

33° Le Gouvernement a-t-il l'intention de solliciter les crédits nécessaires à la construction de grands dragueurs !

Le Gouvernement reconnaît qu'au moins un grand dragueur devra être acheté: il demandera en temps opportun le crédit nécessaire.

C'est la conséquence de l'obligation résultant de l'article 4 du contrat.

34° Les bateaux passant par le chenal ou la travée mobile seront-ils affranchis de toute taxe de passage ?

Il n'est jamais entré dans les intentions du Gouvernement de proposer aux Chambres d'imposer une pareille taxe.

Ces réponses complètent l'Exposé des motifs, éclaircissent quelques points, et font surtout connaître d'une manière plus entière les intentions du Gouvernement relatives à l'exécution des travaux projetés.

Quelques résultats importants, quelques effets principaux ressortent des deux conventions soumises à la ratification de la Législature.

Il convient d'en faire l'examen successivement et séparément : de cette façon il sera plus facile d'apprécier les avantages ou les inconvénients de chacun des éléments du projet.

I.

L'Etat belge n'a pas été jusqu'à ce jour fort prodigue de ses deniers pour des travaux destinés à assurer la prospérité du commerce maritime de la Belgique.

Cette abstention de l'État a été une faute qu'il s'agit de réparer à bref délai ; le Gouvernement a compris cette nécessité et cette urgence ; il a compris que, devant une entreprise aussi coûteuse que le redressement des quais d'Anvers, il ne pouvait abandonner plus longtemps à peu près exclusivement à la commune le soin de perfectionner et de compléter les installations de notre premier port de commerce. En effet, la ville d'Anvers, quelle que soit sa bonne volonté et les constants efforts qu'elle a faits et qu'elle est disposée à faire encore pour améliorer son port, ne dispose que de ressources relativement restreintes. Devant les augmentations de dépenses de tous genres qu'entraîne l'administration des grandes villes, les finances et le crédit de ces communes doivent être ménagés.

L'Exposé des Motifs constate les résultats obtenus par la ville d'Anvers, abandonnée à ses propres ressources, les travaux exécutés, les améliorations introduites. On y lit :

« Depuis une dizaine d'années, lorsque, à raison de l'expansion du mouvement maritime, les anciens bassins sont devenus insuffisants, la ville d'Anvers a fait de louables efforts pour en créer de nouveaux ; elle s'est imposé des dépenses relativement considérables ; mais, encore aujourd'hui, ces bassins ne sont pas entièrement revêtus de murs ; le projet d'installation d'engins pour rendre faciles, rapides, économiques, les opérations de chargement et de déchargement des navires n'est pas réalisé. Il reste donc, sans préjudice aux agrandissements futurs, beaucoup à faire pour compléter et perfectionner la partie des établissements maritimes qui est la propriété de la ville.

Ainsi la ville d'Anvers a fait jusqu'ici des dépenses considérables, et elle a encore de plus importantes à faire. Dans un intérêt national autant que local, elle a dépensé quinze millions et demi pour l'amélioration de son port, pour l'extension de ses bassins ; elle a de plus, et c'est un fait qu'il convient de faire remarquer parce qu'il est anormal, elle a de plus contribué dans les dépenses des nouvelles stations et gares commerciales, pour une très forte part ; elle a remis à cet effet, à l'Etat une grande étendue de ces mêmes terrains militaires que l'Etat avait cédés jadis à la ville aux prix de dix millions.

Une somme très-importante reste à dépenser pour étendre les bassins au nord et y faire toutes les créations, toutes les constructions que comporte un outillage perfectionné.

Du chef des travaux incombant à la ville sur les quais reconstruits par l'Etat et, si elle en profite, du chef de l'option réservée par l'article 5 de la convention intervenue entre l'Etat, le docteur Strousberg et la Compagnie Immobilière, et reprend les quais du sud, la ville d'Anvers aura encore à faire face à bien des dépenses.

Ce sera là un total certes respectable de sacrifices faits ou à faire par une simple ville, dans son intérêt, il est vrai, mais aussi dans l'intérêt du pays, dont le commerce et l'industrie sont solidaires du commerce anversois.

Telles sont, en résumé, les charges que la ville d'Anvers s'est imposées et va s'imposer encore pour mettre son port à la hauteur des ports concurrents.

Il est utile de faire ressortir cette situation, dont la section centrale a tenu compte dans l'examen qu'elle a fait du projet de loi.

Les destinées du port d'Anvers, si admirablement situé pour desservir une partie de l'Europe centrale, ne le céderont à celles d'aucun autre, si le Gouvernement s'unit à la commune pour faire le gigantesque effort qui doit mettre ce port et son commerce rapidement et définitivement à même de lutter contre la concurrence maritime et commerciale des nations voisines.

La plupart des ports voisins, les uns depuis longtemps, les autres depuis peu d'années, ont devancé Anvers dans la transformation de leurs établissements maritimes d'après les progrès les plus récents de l'industrie moderne.

Pour se convaincre de la réalité des dangers de cette concurrence, il suffit de jeter un coup-d'œil sur les ports étrangers voisins, d'examiner dans quelles conditions ils se trouvent et quels avantages il faut leur reconnaître.

Deux ports, assis sur le même fleuve qu'Anvers, doivent d'abord attirer l'attention :

Flessingue est relié aujourd'hui par une ligne de chemin de fer au réseau européen.

Le Gouvernement néerlandais y fait exécuter des travaux maritimes considérables, comme on peut s'en convaincre au moyen de la carte communiquée par le Gouvernement à la section centrale.

La situation de ce port sur la mer du Nord, à l'embouchure d'un fleuve aussi profond que l'Escaut, est naturellement fort belle. Isolé dans une île, Flessingue n'eut néanmoins, pendant des siècles, qu'une importance secondaire; relié au réseau ferré du continent, il peut se transformer rapidement.

Abordable par tous les temps, en toutes saisons et par les plus gros navires, il peut devenir le plus beau port de la Néerlande.

Le port de *Terneuzen*, également baigné par l'Escaut, est moins développé que Flessingue, mais son développement ne se fera pas attendre. Situé dans la Flandre zélandaise, sur la rive gauche de l'Escaut, il a une position très-avantageuse pour desservir toute la partie occidentale de la Belgique : il menace directement le commerce de Gand et d'Ostende avec l'intérieur du pays, aussi bien que le commerce d'Anvers.

Nous avons indiqué les deux ports les plus rapprochés d'Anvers : il en est d'autres encore qu'il importe de mentionner.

Rotterdam se transforme ; un plan communiqué par le Gouvernement permet de juger de l'importance des travaux qui y sont en voie d'exécution; ces travaux sont déjà très-avancés.

Il est intéressant de noter que les agrandissements se font sur la rive gauche de la Meuse, du côté du Fyenoord, c'est-à-dire, sur la rive la plus directement en communication avec notre pays et les pays limitrophes.

Rotterdam est l'ancienne et la plus dangereuse concurrente d'Anvers pour le commerce de transit; elle ne négligera rien pour établir sa prépondérance dans cette branche, ce qui lui est facilité par ses belles communications fluviales.

Quant à *Amsterdam*, personne n'ignore l'immense travail qui s'exécute pour établir une communication directe de ce port avec la mer du Nord par un canal maritime, traversant l'Y endigué et desséché ainsi que l'isthme de la Nord-Hollande.

A cette transformation maritime correspond une transformation aussi complète des installations du chemin de fer.

La capitale commerciale et financière de la Néerlande récupère déjà une partie du terrain qu'elle avait perdu ; les ports de la mer du Nord s'en ressentent à leurs dépens.

Tous ces travaux, il n'est pas superflu de le répéter, *se font avec l'intervention du Gouvernement*, et même quelquefois avec l'intervention patriotique de la Couronne.

Faut-il signaler ce que l'Allemagne fait pour développer sa puissance commerciale et maritime ?

Bremerhaven est doté d'installations grandioses.

Hambourg et Cuxhaven sont également en voie de mettre leurs établissement maritimes à la hauteur des exigences nouvelles.

En France, le port du Havre possède des bassins immenses construits en grande partie aux frais de la Chambre de commerce, c'est-à-dire, de l'État.

Dunkerque, dont le trafic augmente sans cesse, est dans une situation à pouvoir nous enlever le transit vers l'est de la France, l'Alsace-Lorraine et la Suisse.

Reste à parler des ports anglais pour compléter cette rapide revue.

La plupart d'entre eux sont installés et outillés d'après les systèmes les plus perfectionnés, et avec cette entente parfaite des affaires, des choses navales et de l'emploi du temps, qui distingue la nation anglaise ; c'est là que nous devrons chercher nos modèles.

Londres, Liverpool, entrepôts principaux du commerce du Royaume-Uni, offrent à la marine et au négoce mille avantages, mille ressources que le port d'Anvers ne peut leur donner aujourd'hui.

Ces ports font de plus une concurrence directe à Anvers *par Anvers même*: leurs expéditions de transit par Anvers pour la Belgique, l'Allemagne et la Suisse, sont favorisées par des tarifs réduits sur le réseau ferré de l'État belge.

Des conventions spéciales, dites anglo-belges, conclues par l'État avec des lignes de steamers caboteurs anglais, consacrent cet état de choses qui nuit notablement au commerce anversois.

Ces conventions assurent à nos plus formidables concurrents des facilités d'expédition et des réductions de tarifs, dont les ports belges sont privés.

Le cadre de ce rapport ne comporte que la simple mention du fait; son énoncé seul demontre qu'il y a encore d'autres rectifications à faire que des rectifications de quais; il démontre que si le port d'Anvers est un instrument précieux pour la prospérité du pays, celui-ci n'en a jamais tiré le parti qu'il en pouvait tirer.

Si l'on tient compte de ce que le port d'Anvers a été longtemps abandonné aux seules ressources communales, si l'on tient compte des lenteurs mises à la construction de lignes ferrées indispensables, si l'on observe que l'administration de notre railway national fait des sacrifices pour étendre le commerce de transit des ports étrangers, au détriment des ports nationaux, on est en droit de se demander, avec un certain étonnement, comment le commerce d'Anvers a pu y résister, comment il a pu prospérer ainsi que l'indiquent les chiffres fournis dans l'exposé des motifs et dans le mémoire adressé par l'administration communale d'Anvers à M. le Ministre des Finances, en date du 4 Août 1873.

Cela tend a prouver la vitalité de ce commerce ainsi que les avantages naturels et géographiques de notre grand port.

Cela s'explique pour la cherté des ports anglais.

Cela s'explique, enfin, par l'insuffisance relative des ports concurrents les plus rapprochés, dont les transformations ne sont pas encore achevées.

Quand elles le seront, Anvers devra réaliser les mêmes progrès sous peine de déchoir.

Les chiffres de la statistique ne peuvent d'ailleurs se passer de commentaire, et il est à observer que le mouvement commercial d'Anvers des dernières années n'est pas tout à fait normal ; des causes accidentelles, telles que la guerre franco-allemande et ensuite la cherté des grains, lui ayant fourni un contingent considérable d'arrivages.

Il y a donc urgence à faire des travaux importants au port d'Anvers.

Il y a urgence à ne pas abandonner plus longtemps le soin de ces travaux à la ville seule, pour laquelle d'ailleurs la charge serait trop lourde.

L'intervention de l'État est nécessaire, son concours efficace ne peut plus être refusé. En le donnant sous forme de mise sociale, productive de revenus, l'Etat restreint l'importance de ses sacrifices. Il s'assure, tant par la perception des taxes des quais, que par le produit des actions qui lui sont remises à raison du pont, de sérieuses compensations.

D'ordinaire l'État ne recueille des travaux publics qu'il exécute ou des subsides qu'il accorde, que des avantages indirects, résultats de l'augmentation de la richesse nationale ; les travaux d'Anvers lui procureront, en outre de notables produits directs.

Le projet de loi a pour principal objet pareille intervention; cette intervention est parfaitement justifiée ; la section centrale s'associe à cette résolution du Gouvernement.

II.

Les bords de l'Escaut devant Anvers présentent principalement sur la rive droite, une grande irrégularité; la même irrégularité existe dans la largeur et la profondeur du lit.

C'est à réformer ces irrégularités que tendent les conclusions du rapport de la commission de 1870; augmenter la régularité et la profondeur du lit du fleuve, l'augmenter surtout le long de la rive, afin d'obtenir un mouillage à quai pour les navires du plus fort tirant d'eau, tel est le but que la commission de 1870 croit pouvoir atteindre par les mesures qu'elle préconise.

Cette commission propose de faire une rectification totale des quais sur la rive droite et, pour cette rectification, elle recommande un alignement, non pas droit, mais légèrement concave, tracé suivant des principes qu'elle expose dans son rapport (annexe *A*).

La commission, en adoptant cet alignement, espère obtenir un thalweg unique et profond le long des quais ainsi rectifiés.

Selon toute probabilité, ce but serait atteint, mais seulement en partie; on admet généralement que le jusant suivrait la direction désirée, en longeant les quais, ou à peu près. Mais quant à la marée, on continue à élever des doutes fort sérieux sur la question de savoir si les eaux qu'elle amène suivraient devant Anvers ces mêmes passes, creusées par le jusant.

De l'état actuel des passes, de la direction que prend aujourd'hui le flot montant en arrivant devant la ville, on peut pronostiquer d'une manière à peu près certaine que les courants du flot continueront à suivre dans l'avenir la même direction qu'aujour'hui, car la rectification des quais ne pourra avoir d'influence sur le flot ; il est guidé et restera guidé, en effet, par la courbe brusque du fleuve au coude du Kattendyk.

La conformation de la rive en cet endroit devant rester la même, l'influence de cette conformation sur la direction du flot restant la même, cette direction restera aussi la même, quels que soient les changements qu'on fasse à la conformation de la rive en amont du coude du Kattendyk.

Or, les eaux de la marée montante ne suivent pas aujourd'hui la rive droite : à la hauteur des musoirs des anciens bassins, elles se dirigent vers le milieu du fleuve et, obliquant à gauche, décrivent un arc à peu près correct déterminé par le coude du Kattendyk.

Il semble donc fort probable que la rectification sur l'alignement proposé par la commission de 1870 produirait deux thalwegs, au lieu d'un seul; vers le confluent de ces deux thalwegs il pourrait se former un haut fond, un banc, comme c'est ordinairement le cas dans des conditions semblables; dans cette éventualité, on obtiendrait un résultat défavorable ; on obstruerait la rade au lieu de l'améliorer.

Mais le Gouvernement semble donner la préférence à un tracé autre que celui adopté par la commission de 1870.

Ce qui a déterminé cette préférence du Gouvernement, paraît être la trop grande dépense des expropriations auxquelles le tracé de 1870 donnerait lieu.

« La beauté du tracé, dit l'Exposé des Motifs, semble trop chèrement acquise au prix d'une dépense aussi considérable qui serait faite en pure perte, puisque l'utilité réelle peut être obtenue d'une manière moins dispendieuse. Il n'est pas douteux que, pour donner libre action aux forces naturelles qui conservent la rade et les passes, le tracé doit être régularisé et la pointe avancée du Werf supprimée; mais, sans démolir une partie de la ville, on peut tracer un alignement rigoureusement droit de la batterie Saint-Michel jusqu'à la naissance de la courbe de l'Escaut en aval et passant à la base du Werf.

» Si le projet de loi est adopté, l'alignement définitif des quais sera fixé après avoir consulté les hommes de science ou d'expérience qui peuvent le mieux prévoir l'influence favorable ou

mauvaise de tel ou tel changement artificiel sur le régime assez capricieux d'un fleuve à marée. Les probabilités actuelles nous paraissent être que le tracé indiqué ci-dessus, raccordant les deux courbes par un seul alignement, obtiendra la préférence. »

Le Gouvernement, abandonnant le tracé concave de la commission de 1870, incline vers un alignement droit qui lui parait entrainer moins de dépenses.

Ce tracé nouveau doit avoir été indiqué par les hommes de science et d'expérience dont parle l'Exposé des Motifs; cependant il est en opposition avec la plupart des principes posés par la commision de 1870, dont le rapport porte ce qui suit :

„ Le thalweg, dans les parties courbes des fleuves, se rapproche de la rive concave et se maintient très-près d'elle, lorsque cette rive est formée d'un rocher, d'un terrain résistant ou d'un mur, qui ne sont pas entrainés par les courants et ne leur fournissent pas des débris pour former un talus qui repousse le thalweg vers le milieu du fleuve.

» M. Calver, surveyor de l'amirauté anglaise, recommande, dans son intéressant ouvrage sur les fleuves à marée, d'éviter la ligne droite dans les redressements, parce que le thalweg, dans les portions rectilignes, se porte indifféremment vers l'une ou l'autre rive sous l'influence de causes accidentelles et peu importantes, de sorte qu'on n'a aucune certitude de maintenir le thalweg près des rives abordables. »

En appliquant ces mêmes principes à la rectification rectiligne projetée par Gouvernement, on arrive aux conclusions suivantes :

Le courant du jusant ne suivra pas aussi fidèlement la ligne droite que la ligne concave.

Le thalweg que creuseront les eaux du jusant s'éloignera insensiblement des quais rectilignes.

Quelques ensablements se produiront peut-être vers la partie centrale des quais.

Le courant du jusant sera néanmoins plus rapproché de la rive qu'il ne l'est aujourd'hui, à cause de la régularisation de la courbe du fleuve devant la concession Strousberg; mais il inclinera peu à peu vers le millieu du fleuve pour former un seul et même thalweg avec les courants du flot montant.

Le danger d'avoir deux thalwegs et, comme conséquence, des hauts-fonds, est moins probable. La conservation de la rade semble davantage garantie et c'est là, le point le plus important, celui qui préoccupe avec raison l'opinion publique.

Quelques sections de quais avec un mouillage inférieur à 8 mètres, quelques atterrissements le long de ces quais, à neutraliser par des dragages, ne constituent pas des inconvénients aussi graves qu'un barrage en travers de la rade, conséquence probable de l'existence de deux thalwegs.

Le Gouvernement, qui ne motive sa préférence pour le tracé rectiligne que par la nécessité d'éviter des dépenses inutiles en expropriations coûteuses, aurait donc pu l'appuyer encore sur des arguments techniques qu'ont dû lui faire entrevoir les hommes spéciaux qu'il a consultés.

Ces principes et ces conjectures, basées sur la connaissance de la direction des courants actuels et des causes déterminantes de ces courants, seront évidemment sujettes, dans l'application, à se modifier dans ce qu'ils ont d'absolu; la régularisation générale de la section du fleuve, réduit devant Anvers à une largeur uniforme de 350 metrès et le passage d'un volume d'eau plus considérable, résultat d'autres mesures d'amélioration du régime général du fleuve, influeront nécessairement sur le thalweg.

La section centrale est d'avis que les projets de rectification du Gouvernement, améliorés encore à la suite de la discussion publique que le Gouvernement provoque, sont propres à atteindre les buts divers qu'on se propose; ils offrent de sérieuses garanties à ceux qui redoutent tout changement artificiel et craignent de voir la rade compromise.

Quant à la question purement technique de la construction des quais, le Gouvernement

déclare qu'il n'est pas encore fixé sur le système qu'il adoptera comme présentant le plus d'avantages et d'économie.

Certes, cette partie du problème sera difficile à résoudre et il ne sera pas inutile de faire appel aux autorités les plus compétentes du pays et de l'étranger, pour arriver à se fixer sur le système qui éloignera le plus les chances de mécompte.

Les travaux hydrauliques dans l'Escaut présentent des difficultés plus grandes qu'ailleurs; généralement on construit soit sur un fond plus solide que le sable, soit dans des courbes moins prononcées, soit dans des rivières à marées moins fortes.

Le fond sablonneux, les courants puissants, les crues considérables, sont autant de conditions défavorables pour l'érection de constructions résistantes.

Le Gouvernement semble incliner vers l'adoption du système appliqué à Glasgow sur la Clyde.

C'est, en effet, un système fort ingénieux; les plans et les profils communiqués à la section centrale ont permis d'en juger; ils seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Mais ce système offre-t-il des garanties certaines de solidité, de résistance à l'effort si puissant des flots et des courants? C'est ce qu'on ne peut affirmer ici, c'est ce que les hommes spéciaux doivent examiner, et examiner avec grand soin.

Il convient, en effet, de tenir compte de la capacité de la rivière, de sa forme et de la nature du sol.

La Clyde présente des différences notables avec l'Escaut.

Le sol et rocailleux est argileux, le cours du fleuve presque droit; la profondeur de la Clyde à maréé basse est de 18 à 26 pieds anglais aux syzygies et de 16 à 24 pieds en temps ordinaire.

L'Escaut a, devant Anvers, une profondeur variant de 7 à 18 mètres, ou environ 21 à 55 pieds anglais.

En attirant l'attention sur ces différences, il ne peut entrer dans les intentions de personne de conclure que le système de construction des murs de quais employé sur la Clyde ne soit pas praticable à Anvers; on arrive seulement à penser que le succès de ce système sur la Clyde ne garantit pas son succès sur l'Escaut, les deux rivières offrant des conditions très-différentes.

La section centrale estime cependant que les progrès faits par l'industrie des constructions hydrauliques permettent d'augurer que les difficultés ne seront pas invincibles; elle ne doute pas du succès, si le Gouvernement s'éclaire, comme il en manifeste l'intention, de lumières de ceux qui ont vaincu des difficultés analogues.

Les quais, y compris la voie publique, auront une largeur qui variera entre 42 et 123 mètres d'après le tracé communiqué à la section centrale.

La commission de 1870 préconise une largeur de 60 mètres.

La section centrale croit que le Gouvernement agit sagement en ne donnant pas aux quais, en certains endroits où il faudrait faire des expropriations coûteuses, une largeur qui n'est pas impérieusement réclamée par les besoins du service des quais.

Il sera d'ailleurs facile de combiner les installations des quais de façon à réserver aux parties étroites les installations les moins encombrantes; il sera aisé de n'y faire accoster que les bâtiments les plus petits et dont les cargaisons exigent le moins de place.

De cette façon, tout en évitant une forte dépense en expropriations superflues, le but qu'on poursuit sera parfaitement atteint.

Il y a tant de travaux utiles à faire encore, à Anvers et ailleurs, que l'on doit se faire scrupule de consacrer les deniers des contribuables à des dépenses dont la nécessité n'est pas entièrement démontrée.

III.

Entamées au milieu de l'année 1873, les négociations engagées entre le Gouvernement et la ville d Anvers pour régler la reconstruction des quais de l'Escaut, ont abouti le 16 janvier 1874.

Un moment elles ont failli se rompre à l'occasion de prétentions contradictoires relatives au

caractère de la remise de ces quais, faite par l'Etat à la ville le 13 juillet 1820, en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819.

Qu'avait entendu céder le roi Guillaume et de quoi avait-il le pouvoir de disposer? Cette question de l'etendue des pouvoirs du roi Guillaume, qui s'est reproduite à propos des tableaux de Rubens, a été examinée, sous l'une des faces, dans une décision judiciaire indiquée par le Gouvernement en réponse à la deuxième question.

Le collége échevinal d'Anvers écrivait, le 5 janvier 1874, à M. le Ministre des Finances que « si » la Législature lui enlevait de force les quais que la ville possède et exploite exclusivemenf et sans » contradiction depuis plus d'un demi-siècle, et pour lesquels elle a fait des dépenses donsidérables, la » Législature commettrait un acte aussi inique que si elle confisquait au profit de l'Etat la totalité des „ droits de navigation stipulés antérieurement au profit de la ville. »

Le droit strict de reprendre les quais purement et simplement peut-il apparteuir à la Législature? c'est ce que le collége n'examine pas : il se borne à contester énergiquement l'équité de semblable mesure.

Le Gouvernement se préoccupa de concilier les intérêts de la commune avec les intérêts publics; réservant le point litigieux, il prit l'initiative d'une proposition pratique qui satisfit les deux parties : la gestion des quais continuera à appartenir à la ville; leur outillage est mis à sa charge; leur reconstruction est le lot de l'État; les perceptions se répartiront au prorata des sommes engagées, défalcation faite des frais de gestion et d'un prélèvement annuel de 100,000 francs,représentatif des dépenses de surveillance et d'entretien mises à charge de la ville.

La convention du 16 janvier 1874 a été ratifiée à la presque unanimité par le conseil communal d'Anvers. En présence de ce fait la section centrale n'a plus à examiner si les intérêts financiers de la ville ont été sauvegardés; les Chambres, appelées à se prononcer à leur tour, ont à rechercher si les intérêts de l'État n'ont pas été sacrifiés.

A ce point de vue la section centrale est d'avis que les conditions faites à l'État par la convention du 16 janvier 1874, sont équitables; la répartition des produits lui paraît reposer sur de justes bases; elle approuve le Gouvernement d'avoir consenti à réserver un point de droit dont la discussion eût pu ajourner à longue échéance le travail si utile du redressement des quais d'Anvers.

Un point cependant a donné lieu, en section centrale, a un assez long débat.

La Convention du 16 janvier stipulé (art. 9) que le Gouvernement se réserve de *réclamer* en tout temps, dans l'intérêt du commerce, l'abaissement des tarifs établis sur les quais gérés par la ville d'Anvers.

Quel est le sens de cette disposition? Le Gouvernement peut-il *exiger* la réduction des tarifs, ou ne peut-il que la *proposer?* Le consentement de la ville d'Anvers doit-il être obtenu ou bien l'État peut-il s'en passer?

La Section centrale a constaté qu'il existe entre les deux parties signataires de la convention du 16 janvier un complet malentendu sur la portée de cette stipulation.

Le rapport présenté au conseil communal d'Anvers, au nom des commissions du commerce, des travaux et des finances, s'exprime ainsi :

« La stipulation relative à l'abaissement des tarifs ne peut évidemment pas impliquer un droit absolu pour l'État. C'est du consentement des deux parties en cause que naîtra, dans l'interêt du commerce, la réduction des tarifs. Le Gouvernement, comme la ville, doit avoir à cœur d'agir dans de justes limites et de sauvegarder ainsi la partie financière de l'opération. »

Cette interprétation de l'article 9 a été confirmée, au cours de la discussion, par le bourgmestre d'Anvers et par le premier échevin; c'est sous l'empire de cette idée que la presque unanimité du conseil communal a ratifié la convention du 16 janvier.

Appelé dans le sein de la section centrale, M. le Ministre des Finances a repoussé cette interprétation. Il a fait remarquer que la disposition en question émane de son initiative, qu'elle est en rapport avec la disposition de l'arrêté royal du 21 Juillet 1863 qui n'approuve le règlement communal anversois du 22 Juin 1861 sur les droits fusionnés de navigation que sous réserve du

droit du Gouvernement de *provoquer*, après deux ans, la révision du nouveau tarif des droits de port; M. le Ministre des Finances a ajouté qu'il était absolument inutile de mentionner dans le contrat le droit de réclamer l'abaissement des taxes si la ville n'était pas tenue d'obtempérer à cette réclamation.

Quelle que soit la valeur de ces raisons, il est constant qu'un malentendu s'est produit et que c'est sous l'empire de ce malentendu que le conseil communal a délibéré et voté.

Il serait regrettable de voir une association, destinée à durer quarante ans au moins, débuter par un conflit aussi sérieux entre les associés sur l'interprétation du pacte social.

La section centrale a engagé le Gouvernement à mettre fin à ce différend en concédant à la ville d'Anvers une position analogue à celle de la Société anonyme du Sud d'Anvers.

Celle-ci ne peut être matériellement contrainte à abaisser ses tarifs,mais elle peut y être moralement forcée par l'abaissement des tarifs sur les quais gérés par la ville et contigus aux siens; dans ce cas, le Gouvernement bonifie à la Société la perte résultant de la réduction des taxes.

La nécessité d'obtenir le consentement de la ville ne sera jamais un obstacle à un abaissement de tarifs si l'État lui bonifie la perte, comme il le fait pour la Société du Sud d'Anvers. Les intérêts du commerce ne risqueront jamais d'être sacrifiés à ceux de la Caisse communale, si ceux-ci sont hors de cause. Le Trésor seul fera un sacrifice; mais n'est-il pas aussi légitime de lui en imposer au profit de la ville d'Anvers qu'au profit d'une Société particulière ?

Faisant les quatre cinquièmes de la dépense, ayant les quatre cinquièmes des produits, l'État supportera déjà par ce seul fait la plupart des résultats d'un abaissement; il ne s'y résoudra donc que pour obéir à des devoirs d'un ordre supérieur. Augmenter en ce cas son sacrifice d'un cinquième sera pour lui peu sensible, tandis que ce déficit pourra jeter une sérieuse perturbation dans les finances communales.

L'État trouvera d'ailleurs, comme entrepreneur de chemins de fer, des compensations aux sacrifices qu'il sera sur les droits de ports, compensations dont la ville ne profitera pas.

Au surplus si les droits sont bien établis à l'origine, il est peu probable qu'on les modifie avant longtemps, la dépréciation monétaire continue réduisant insensiblement tous les tarifs. C'est ainsi que, bien que l'arrêté royal du 21 juillet 1863 ait réservé au Gouvernement le droit de provoquer au bout de deux ans la révision des droits de navigation à Anvers, plus de dix ans se sont écoulés sans que cette révision ait été provoquée.

Faisant droit à ces observations, M. le Ministre des Finances a déclaré à la section centrale que, tout en persistant dans l'interprétation qu'il donne à l'article 9 et qui, d'après lui, est la seule vraie, il consent néanmoins à concéder à la ville d'Anvers, l'équivalent de l'interprétation que celle-ci a donné erronément à cet article. Lorsque l'État, usant du droit que cet article lui confère, réclamera la réduction des tarifs, il indemnisera la ville d'Anvers comme la Société du Sud. Le droit de l'État est ainsi maintenu, sans qu'il puisse en résulter aucun préjudice pour les intérêts qui s'associent aux efforts qu'il fait pour transformer le port d'Anvers.

La section centrale s'est déclarée satisfaite de cette concession.

La durée des travaux n'est pas indiquée au contrat et, à défaut de plans arrêtés,le Gouvernement refuse de prendre d'autre engagement que celui de poursuivre les travaux sans désemparer.

La section centrale peut d'autant moins insister pour obtenir davantage qu'il dépend absolument des législatures futures d'accorder ou de refuser les crédits nécessaires à la continuation plus ou moins prompte des travaux.

L'intérêt même de l'État le déterminera à presser l'achèvement de ces travaux productifs.

On a manifesté la crainte que, les travaux devant être entamés en même temps par l'État et par l'Immobilière, celle-ci n'eût terminé bien avant, ayant une moindre étendue de quais à construire.

Mais on a perdu de vue que l'Etat n'entamera pas tout à la fois et qu'au moins la section par laquelle il commencera (vraisemblement celle allant du Werf à la batterie St-Michel) pourra être mise en service en même temps que les quais de l'Immobilière, sinon avant.

Une dernière remarque mérite d'être consignée : la convention du 16 janvier stipule (article 6) :

« La ville prélèvera les frais de gestion et de surveillance; le tantième de ces frais sera établi à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la ville. »

L'intention du Gouvernement de payer à la ville ses frais de gestion et de surveillance est clairement manifestée : l'État veut rembourser à la ville, son associée, tout ce que celle-ci dépense de ce chef pour compte commun. Mais il se peut fort bien que ces frais augmentent d'une façon imprévue au bout de quelques années d'exploitation.

Dans ce cas, il serait équitable que le tantième fût soumis à une révision, afin que la ville ne subit pas de pertes dans cette gestion. La section centrale désire qu'une semblable révision soit admise par le Gouvernement.

IV.

Les quais rectifiés, étendus, améliorés et outillés, reste à s'occuper des bassins.

Les bassins destinés à la grande navigation doivent être concentrés sur la rive droite, au nord de la ville. Telle est à Anvers l'opinion unanime.

En créer au sud, ainsi que se le proposait le docteur Strousberg, ce serait s'exposer à un échec au moins probable, le fleuve ne présentant plus à cet endroit les conditions voulues pour permettre l'accès des grands navires. La combinaison nouvelle ne place au sud que le bassin du batelage, destiné à remplacer les quatre canaux intérieurs existant aujourd'hui; cela est pratique, cela permet de donner aux quais une continuité que les canaux interrompaient, cela dégage les bassins maritimes de tout l'encombrement de la petite navigation.

Transporter sur la rive gauche les bassins les plus considérables, les plus perfectionnés, les mieux outilés, c'eût été, sans nécessité aucune, créer à grand renfort d'argent une concurrence au vieil Anvers, concurrence aussi désastreuse pour le nouveau port que pour l'ancien. Pourquoi diviser ce qui gagne à être concentré? Bien que la rive gauche soit aussi ancienne que la rive droite, jamais le commerce ne s'y est implanté. La raison en est que la rive droite a suffi jusqu'ici et semble devoir suffire toujours à toutes les extensions de notre commerce, pourvu qu'on l'y laisse se développer librement.

Le Gouvernement comprend, comme la population d'Anvers, la solution du problème; il a tenu à le constater en écrivant, le 27 décembre 1873, à l'administration communale:

« *C'est au nord, sur la rive droite, et non ailleurs, que l'extension des établissements maritimes doit avoir lieu.* »

Cette déclaration a encore été renforcée, si possible. par la réponse du Gouvernement à la 29me question de la section centrale.

D'accord sur ce principe avec l'ancien conseil communal d'Anvers, le cabinet précédent avait fait décréter, par la loi de 27 Juillet 1871, la construction d'une troisième écluse maritime, au nord de celle du Kattendyk.

L'Exposé des Motifs s'exprimait ainsi :

« Le canal de la Campine débouche aujourd'hui dans l'Escaut, après avoir traversé le bassin du Kattendyk, le bassin aux bois et le bassin du canal, tous trois exécutés par la ville d'Anvers.

« Cette ville projette la dérivation de ce canal vers le nord, à travers les terrains qui s'étendent entre l'enceinte et les établissements maritimes; à cette dérivation aboutiraient les nouveaux chantiers de la société Cockerill, le chantier de l'État et, plus au nord, un bassin exclusivement destiné aux huiles de pétrole et autres matières inflammables. Des installations spéciales pour le déchargement des charbons seraient organisées le long de la dérivation.

« L'exécution d'une écluse de mer est le complément indispensable du canal de dérivation

et autres établissements maritimes que la ville d'Anvers projette. Le crédit d'un million de francs permettra aussi d'entamer les premiers travaux d'établissement de cette écluse. »

Avant d'aborder le réglement en commun de ces grosses questions, il fallait vider un arriéré qui compliquait la situation: les stations commerciales, appelées à desservir les bassins existants, étaient d'une insuffisance notoire et périlleuse; par suite de conflits qui s'étaient élevés en 1868 entre le Gouvernement et la ville d'Anvers, rien ne se faisait, et cependant le moment approchait où il faudrait livrer à la Société Immobilière d'Anvers les terrains occupés par les voies ferrées qui traversaient les anciennes fortifications. Un accord fut signé entre parties de 5 Décembre 1871. Il dota Anvers de stations commerciales vastes et commodes et décréta le détournement du chemin de fer qui traverse la ville de part en part. Ces travaux sont aujourd'hui exécutés, à l'exception des bâtiments, hangars, magasins, et du viaduc qui fera passer la route d'Anvers à Breda au dessus de la station commerciale; leur prompt achèvement est hautement désirable.

La convention du 5 Décembre 1871 contenait un article 20 intitulé: *Ouvrages à construire ultérieurement*, et ainsi conçu:

« La construction d'une nouvelle écluse à l'Escaut et de la dérivation du canal de la Campine ainsi que les installations du chemin de fer nécessaires au service de ce canal et des bassins qui y aboutiront, feront l'objet d'un arrangement ultérieur. »

Il restait à donner suite à cette disposition du contrat.

Le 22 Mars 1875, le conseil communal d'Anvers adopta un plan d'ensemble pour l'extension de ses établissements maritimes; le collège échevinal le soumit à l'approbation de M. le Ministre des Travaux publics, par dépêche du 28 du même mois.

Ce plan englobait tous les terrains compris entre l'enceinte et les bassins existants; il empiétait sur les terrains de la citadelle du Nord, où il plaçait le bassin au pétrole, isolé de tous les autres.

Les nouveaux administrateurs communaux anversois substituèrent un autre plan à celui proposé par leurs prédécesseurs. Ils le soumirent au Gouvernement le 22 avril 1873.

Ces plans diffèrent par les détails, ils se ressemblent par les côtés principaux: absorption de tous les terrains entre l'enceinte et les bassins actuels, invasion de la citadelle du Nord par le bassin au pétrole.

La concordance qui se produit sur ces points fondamentaux entre des opinions politiques diamétralement opposées, démontre qu'il y a là une nécessité commerciale impérieuse qui s'impose à tous ceux qui voient de près le port d'Anvers; ceux-là seuls peuvent la méconnaître qui n'ont pas étudié sur place les besoins du commerce anversois.

Les négociations entre le Gouvernement et l'administration communale n'ont point porté jusqu'ici sur l'aménagement des nouveaux bassins et l'emplacement de la troisième écluse maritime décrétée en 1871; de part et d'autre on a préféré régler d'abord le redressement des quais du fleuve; tel est l'unique objet du contrat du 16 Janvier 1874.

Néanmoins on a eu occasion de s'expliquer au cours des négociations, et voici la position prise à cet égard par le Gouvernement. Nous en empruntons la formule à la dépêche du 27 Décembre 1873:

« Pour l'extension des établissements maritimes, dit M. le Ministre des Finances, je me suis expliqué très-franchement. C'est au nord, sur la rive droite, et non ailleurs, que cette extension doit avoir lieu: il faut un plan d'ensemble et d'avenir à exécuter successivement selon les besoins de l'augmentation des affaires; je n'ai exclu aucune combinaison; j'ai dit que, selon ma conviction personnelle, les fronts intérieurs de la citadelle du Nord doivent disparaître, et que les terrains qui ne seraient plus nécessaires au génie militaire devront être affectés à une destination commerciale, en conservant toutefois la batterie de côte indispensable pour défendre la ville et la rade; j'ai même indiqué une idée nouvelle, et qui consiste à placer insolément le pétrole bassin et magasin) dans le polder de Austruweel au delà de l'enceinte.

« Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque possible sur nos intentions, je déclare

de nouveau que le cabinet approuvera, pour l'extension successive des établissements maritimes du nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux, et qu'il admet notamment dès aujourd'hui que la suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse partie de ce plan et que les terrains militaires qui, par suite de cette suppression, deviendraient disponibles, soient cédés à la ville à des conditions équitables. »

Tout Anvers a applaudi à ces idées larges et élevées, les seules qui soient dignes d'un Gouvernement soucieux de développer notre unique grand port, l'un des premiers du monde.

La section centrale y applaudit également; elle se félicite de voir disparaître les obstacles qui s'opposaient à l'extension naturelle des établissements maritimes anversois.

La grande profondeur qu'a l'Escaut depuis la Vorsche Schyn jusqu'à Austruweel (elle est de 10 à 18 mètres le long de la rive droite sur une étendue de 1,500 mètres) permet aux plus grands navires d'aborder aux quais. La largeur de la passe est de plus de deux cents mètres. C'est la plus belle partie de la rade. Il importe de l'utiliser au plus tôt. Pendant la période de construction des nouveaux quais une partie des emplacements affectés aujourd'hui à la navigation lui feront défaut. Il faut pourvoir à cette insuffisance en créant des installations provisoires qui ne seront d'ailleurs pas perdues le jour où les quais seront reconstruits.

C'est en aval des quais actuels qu'il faut placer ces installations provisoires.

Une partie de la rive droite, entre l'écluse de Kattendyk et le village d'Austruweel, devrait être, sans retard, garnie de débarcadères en charpente reliés par des voies ferrées communiquant à la station aux bois. La profondeur de 8 mètres est à une distance moyenne de 25 mètres du bord du Schorre; la languette de terre entre la pronfondeur de 8 mètres et la chaussée pavée d'Austruweel est de 100 mètres en moyenne; cela permet d'y établir des quais, des voies ferrées et même, au besoin, des hangars. Ces mesures, dont l'exécution peut être rapide, sont indispensables pendant la période des travaux pour remplacer les parties des quais actuels rendus momentanément inabordables par leur reconstruction; elles ne seront pas moins, utiles après l'achèvement des travaux si, comme tout porte à le croire, le commerce d'Anvers suit sa marche ascendante.

Tous les terrains nécessaires à la voie ferrée, reliant la station aux bois à ces débarcadères, appartiennent à l'État ou à la ville; aucune expropriation n'est nécessaire; les remblais peuvent être remplacés en certains endroits par des chevalets en bois; la dépense sera minime comparée à l'utilité, qui sera énorme.

En conséquence, la section centrale propose de modifier comme suit le dernier paragraphe de l'article 2 du projet de loi :

« Il est ouvert au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millons de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers entre le sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel et pour l'établissement d'installations provisoires sur la rive droite de l'Escaut en aval de l'écluse du Kattendyk. »

La section centrale ne croit pas nécessaire de majorer en ce moment le chiffre, celui-ci n'étant qu'un premier crédit. L'Exposé des motifs le déclare : « Lorsque le contrat d'entreprise sera conclu, le montant et les époques des payements à effectuer pour mener les travaux à bonne fin aussi rapidement que possible, pourront être déterminés avec certitude, et la loi portant approbation de ce contrat réglera, en même temps, les moyens de faire face aux obligations qui en résulteront pour l'État.

La section centrale exprime le vœu qu'un prompt accord s'établisse entre les parties intéressées sujet de l'extension des bassins et de l'emplacement de la troisième écluse maritime; si nous ne devançons pas les ports étrangers concurrents, tâchons au moins de les suivre promptement dans la voie du progrès où la plupart d'entre eux sont entrés.

V.

La ville d'Anvers a demandé au Gouvernement, par lettre du 15 décembre 1867, une option pour la reprise des terrains de la citadelle du Sud en cas de résiliation du contrat Strousberg ; la ville n'avait pas l'intention de reprendre ce contrat tel qu'il était, mais d'en conclure avec le Gouvernement un nouveau sur des bases à déterminer ultérieurement.

M. le Ministre des Finances lui a répondu qu'il ne pouvait être question de résilier le contrat Strousberg, mais seulement d'en modifier l'application.

Tel est l'objet de la convention du 10 janvier 1874. Le Dr Strousberg fera apport à la Société du Sud d'Anvers de son contrat modifié : la Société Immobilière de Belgique apportera les capitaux nécessaires à l'appropriation de l'ancienne cidadelle ; l'Etat recevra, en actions ordinaires, une somme équivalente au coût du pont sur l'Escaut, sans que cette somme puisse dépasser 4,500,000 fr.

Les conditions auxquelles le Dr Strousberg a traité avec la Société Immobilière ne nous sont pas connues ; il n'est pas admissible qu'il consente à y apporter des modifications qui les rendent moins favorables pour lui.

La ville d'Anvers ne pouvait donc espérer entrer en possession de la citadelle du Sud qu'en offrant au Dr Strousberg des conditions semblables à celles que lui fait l'Immobilière.

Il ne paraît pas qu'elle se soit mise en rapport avec lui dans ce but; il ne paraît pas même qu'elle regrette aujourd'hui de ne pas l'avoir fait.

Ce qu'elle désirait, c'était tout autre chose, c'était d'obtenir de l'État des conditions différentes, au cas où celui-ci serait rentré en possession de ce domaine par suite d'une résiliation amiable ou judiciaire.

Il semble d'ailleurs qu'on doive appliquer à l'entreprise du Sud d'Anvers, au même titre qu'à la reconstruction des quais actuels, cette pensée que nous extrayons du rapport présenté, au conseil communal d'Anvers au nom de ses commissions du commerce, des travaux et des finances :

« L'administration d'une ville, qui ne dispose que de ressources nécessairement limitées, ne pourrait entreprendre une œuvre de cette importance sans s'exposer à des embarras financiers au moins temporaires. »

L'outillage des quais et l'extension des bassins est une tâche suffisamment lourde pour que la ville d'Anvers n'embrasse pas en même temps la construction d'une fraction importante des quais.

Ne pouvant, sans compromettre sa créance à charge du docteur Strousberg donner à la ville d'Anvers ce qu'elle demandait, le Gouvernement lui a réservé le droit de reprendre les installations maritimes (quais et bassins de batelage) en laissant à la Société du Sud d'Anvers l'opération immobilière. Les conditions de cette reprise ont été jugées inacceptables par la ville; elles sont dures, en effet, mais le Gouvernement déclare n'avoir pu en obtenir de meilleures.

La section centrale s'est imposé une plus grande réserve dans l'examen du contrat du 10 Janvier 1874 que dans celui des autres parties du projet.

La convention intervenue entre l'Etat belge et le docteur Strousberg le 14 octobre 1869 n'a reçu, en ce qui touche les travaux, aucune exécution, depuis plus de quatre ans que la concession est donnée.

L'Exposé des motifs nous en fait connaître la raison : loin de posséder les ressources nécessaires pour tirer parti de cette vaste entreprise, le concessionnaire ne fut pas même en mesure de payer le second terme de prix d'achat. Il fit connaître au Gouvernement sa pénible position, sollicita des délais, en obtint, ne fut pas plus à même de s'acquitter après qu'avant, et dut finalement être assigné en justice en payement du prix.

L'Etat avait le plus grand intérêt à voir un acquéreur d'une solvabilité indiscutable se substituer à celui dont la gêne paralysait l'entreprise, privait l'Etat de ressources engagées et laissait debout la citadelle du Sud.

Il ne tarda pas à ce convaincre qu'il n'arriverait à une pareille substitution qu'en modifiant notablement le contrat : les bassins destinés à la grande navigation, qui n'eût pu les utili-

ser ou ne l'eût pu que très-imparfaitement, ont disparu; un bassin destiné au batelage les remplace; des 98 hectares vendus, l'on n'en distrait que 4 pour les affecter à des établissements maritimes, au lieu de 49, ainsi que le voulait le contrat de 1869; un pont joignant les deux rives de l'Escaut aboutira à la rive droite au milieu des terrains cédés; enfin les termes de payement du prix de vente sont modifiés. Tels sont les principaux changement qu'a subis le contrat.

Ajoutons que les expropriations sont restreintes au strict nécessaire; c'est une réserve à laquelle on ne peut qu'applaudir. Le respect du droit de propriété est concilié avec les intérêts généraux.

Il est important pour le Trésor public de voir assurer le recouvrement d'une créance considérable qui se trouvait, sinon compromise, au moins pour longtemps différée.

Reste à examiner à quel prix ce résultat a été obtenu.

Il n'y aura pas lieu de regretter la transformation des établissements maritimes du sud, si ceux du nord reçoivent le développement qu'ils comportent; le pont seul peut donner lieu à des réserves et faire naître des craintes.

Nous nous occuperons ultérieurement et séparément de toutes les questions que peut soulever l'établissement d'un pont sur l'Escaut à Anvers.

Le bassin du batelage remplacera avantageusement les quatre canaux qui, aujourd'hui interrompent la ligne des quais, s'il présente une étendue de quais égale à celle qu'utilise actuellement le batelage. Pour obtenir ce résultat il faudrait le prolonger dans une certaine mesure. La continuité des quais subira néanmoins une solution, si le concessionnaire de la citadelle du Sud donne suite au projet d'établir un entrepôt franc sur l'emplacement de l'arsenal de guerre. Il paraît probable que le concessionnaire n'usera pas de ce droit, les inconvénients d'un entrepôt franc équilibrant aujourd'hui les avantages qu'il procure; il se bornera à ériger en cet endroit un entrepôt public, semblable à l'entrepôt royal actuel, s'il parvient à s'entendre avec la Société des Docks-entrepôts à qui la loi et son contrat assurent le seul entrepôt public d'Anvers. Les quais auraient, dans ce cas; leur entrepôt public, comme les bassins ont le leur.

S'il n'en était pas ainsi, il importerait de rendre le chenal d'accession à l'entrepôt franc aussi étroit que possible, et de jeter sur ce chenal un large pont couvert de deux lignes de rails au moins.

L'écluse du bassin de batelage sera établie de façon à permettre l'entrée des bateaux d'intérieur même à marée basse; ce sera là un avantage incontestable que ne procurent pas les canaux actuels.

La section centrale a reçu communication d'un nouveau plan d'appropriation de la citadelle du Sud; ce plan fait obliquer davantage la gare des marchandises. Le section reconnaît les avantages que ce nouveau plan présente sur le plan primitif: elle pense néanmoins qu'il est encore possible d'y apporter des améliorations : reculer l'emplacement du pont vers le sud offre le double avantage d'augmenter d'autant l'étendue de la rade et d'éviter d'appuyer la culée de la rive gauche à l'endroit où la digue a été rompue pendant plusieurs années, à la suite de la révolution de 1830. Sur ce point, le sol n'est ni assez compacte ni assez solide; il est avantageux et même nécessaire de rechercher plus loin une assiette assez ferme pour supporter la culée de cette rive.

Tenant compte de ces observations, le Gouvernement s'est mis d'accord avec l'Immobillière pour reculer d'environ cent mètres vers le sud l'emplacement du pont.

L'article 6 de la convention permet au concessionnaire de percevoir des droits de navigation, tant sur les navires abordant à ses quais que sur ceux qui chargeraient ou déchargeraient en rade devant ces quais.

La rade appartient à l'État qui doit l'entretenir en bon état de navigabilité par des dragages dont seul il supporte les frais. Il ne serait pas juste que le concessionnaire de la citadelle du Sud perçût des droits sur un navire auquel il ne rend aucun service, par le seul motif que le navire charge ou décharge dans la partie de la rade qui fait face à ses quais.

Supposons un navire chargé de guano déchargeant sa cargaison dans des allèges qui la transportent à Burght, sur la rive gauche, où se trouve la grande usine de préparation de

cet engrais. Ce navire ne devra rien payer à la Société du Sud d'Anvers bien qu'il jette l'ancre au milieu de l'Escaut en face de ses quais.

Si, au contraire, les alléges vont décharger la cargaison sur les quais du Sud, le navire devra payer, comme s'il était venu se mettre lui-même le long de ce quai pour y opérer son déchargement.

De même le navire de mer qui, en rade, transborde sa cargaison dans un bateau d'intérieur ou dans un autre navire de mer ne payera pas davantage de droits à la Société du Sud.

La convention du 14 Octobre 1869, conclue entre l'État belge et le docteur Strousberg, se bornait à stipuler que le Gouvernement fixerait le maximum des droits des quais et de bassins à percevoir par le concessionnaire dans les limites de l'article 3 du traité du 16 Juillet 1863.

Une autre disposition du même article 6 de la convention du 10 Janvier 1874 et ainsi conçue:

« L'exploitation du bassin de batelage, des quais et des hangars-entrepôts aura lieu par et au profit du concessionnaire qui aura aussi la faculté d'opérer la manutention des marchandises. »

Que faut-il entendre par *manutention?*

Il est résulté des explications échangées entre M. le Ministre des Finances et les membres de la section centrale que ce mot a la même signification que le mot *manipulation* employé à diverses reprises par la loi de 1846 sur les entrepôts.

Il ne comprend ni le chargement, ni le déchargement, ni le transport des marchandises, toutes opérations qui se font sur les quais, mais exclusivement les manipulations, mélanges, épurations, changements d'emballages, etc., qui ne s'opèrent que dans les magasins. La libre concurrence du travail restera donc entière sur les quais.

Ainsi réduit, le droit de faire la manutention des marchandises n'avait pas même besoin d'être stipulé. Tout propiétaire de magasins, entrepôts ou hangars peut ne les louer qu'aux conditions qui lui conviennent et, s'il exige de ses locataires que ceux-ci lui confient la manutention de leurs marchandises, c'est là une clause du contrat de location à débattre entre parties. C'est le droit de la Compagnie des Docks-entrepôts, comme ce sera celui de la Société du Sud d'Anvers, comme c'est celui de tous les propriétaires de magasins.

Il est vraisemblable que la Société du Sud ne songera pas plus à s'en faire un monopole que n'y ont songé jusqu'ici les autres propriétaires de magasins.

Un membre de la section centrale avait proposé d'ajouter au projet de loi un amendement ainsi conçu:

« L'État est autorisé à céder à la ville d'Anvers le droit de rachat de la concession du bassin de batelage et du quai, stipulé à l'article 5 de la convention du 10 Janvier 1874. »

Mais M. le Ministre des Finances a fait observer que, même pour la reprise par l'État, une loi serait nécessaire à l'époque où elle pourrait s'opérer; ce sera donc à la Législature d'alors à décider s'il y a lieu d'user de ce droit de rachat des quais soit pour les garder, soit pour les transmettre à la ville.

VI.

Dans la convention du 10 Janvier 1874, entre le Ministre des Finances et la Compagnie Immobilière, il est stipulé ce qui suit :

« L'État construira aussi à ses frais le pont avec ses deux murs en ailes à la rive gauche du fleuve, ainsi que les rampes d'accès au pont sur la même rive. Ce pont aura une voie pour

charrettes et voitures, une voie pour piétons et un passage à une ou deux voies de chemin de fer. »

Ainsi, un pont doit être construit sur l'Escaut en amont de la rade d'Anvers, débouchant sur la rive droite vers la partie la plus reculée de la concession Strousberg; l'État est chargé de sa construction et en reste propriétaire, quoi qu'il reçoive, en actions de la Société à fonder pour exploiter la concession, une valeur égale en capital aux frais de construction du pont. C'est en quelque sorte le payement de la plus value que la construction de cet ouvrage procure aux terrains de la Société.

On ne saurait nier qu'établir des communications faciles entre les deux rives, entre Anvers et la Flandre, est une entreprise utile et constitue un véritable bienfait pour les riverains.

L'un des caractères de l'époque actuelle est de chercher à lever tous les obstacles opposés par la nature aux rapports des hommes entre eux; on perce l'Isthme de Suez, la vapeur traverse les Alpes, les bras de mer sont franchis sur des ponts, on projette un tunnel sous la Manche. Partout le génie de l'homme s'applique audacieusement à vaincre les difficultés qu'on croyait insurmontables.

La construction d'un pont sur l'Escaut ne peut plus être considérée comme une entreprise hasardeuse, après les travaux similaires exécutés à l'étranger.

Mais les doutes et les hésitations se produisent lorsqu'il s'agit de choisir entre les divers modes de construction. Quel est celui qui nous exposera le moins à créer des perturbations dans le lit du fleuve?

S'il avait été possible de jeter au-dessus du fleuve un pont suspendu comme celui qui est en construction entre Brooklyn et New-York sur la rivière de l'Ouest, la construction d'un pareil pont eût écarté tout souci à l'égard du régime de l'Escaut.

Mais New-York et Brooklyn présentent des différences de niveau qui manquent dans nos pays de plaines et qui facilitent l'élévation d'un pont à une hauteur telle que les plus grands navires peuvent passer au-dessous ; le tablier du Pont de Brooklyn est à 42 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La section centrale, tout en reconnaissant qu'élever en face d'Anvers un pont à telle hauteur est impraticable, n'abandonne pas tout à fait l'espoir que des plans seront présentés au Gouvernement, comprenant la construction d'un pont sans piles d'une seule travée de 350 mètres ; de pareils ponts sont en construction dans le nord du Royaume-Uni, suivant une communication faite à la section centrale.

Un pont sans piles, pourrait seul écarter toute espèce d'objections ; sans doute un pont d'une travée demande des culées très-fortes pour points d'appui de son énorme poids ; on met en doute que notre sol résiste à une telle pression ; mais l'existence de la tour de Notre-Dame à proximité du fleuve démontre que ces appréhensions sont exagérées.

Si un pont sans piles ne peut être construit, il importe au moins que le pont ait le plus petit nombre de piles et les plus étroites possibles.

Deux ou trois suffisent amplement. Il importe assez peu, après l'avis des hommes compétents, que ces piles soient pleines ou à claire voie ; des piles en maçonnerie, étroites et posées exactement dans le sens du courant sont aussi bonnes, si pas meilleures que des piles en fer.

Des communications faciles entre l'Escaut supérieur et l'Escaut en aval du pont doivent être ménagées.

Sous le pont passera le batelage, qui modifiera, comme cela s'est fait partout en pareil cas, son système de mâture; à côte du pont, suivant le mode de communication qu'on adoptera, passeront les navires de mer, les steamers remontant vers Tamise, Louvain, Malines, Bruxelles, etc.

Le Gouvernement semble s'être arrêté à l'idée de construire une travée tournante.

Plusieurs objections ont été présentées contre ce mode de communication à établir.

La travée tournante entraîne la construction d'une pile de plus, près de la rive droite, où elle peut provoquer des atterrissements.

La manœuvre de cette section tournante, inévitablement très-lourde à cause de la largeur du tablier, sera très-lente.

Les communications par le pont seront souvent interrompues lors du passage de navires, Enfin l'ensemble de l'ouvrage plus irrégulier.

Les ponts de Tamise et Culenbourg ont des travées tournantes.

Il faut supposer que nos voisins du Nord, si experts en travaux hydrauliques, ont trouvé des inconvénients à l'emploi de la travée tournante, car les ponts construits plus récemment, ceux de Dordrecht, du Moerdyk, de Rotterdam, n'en possèdent pas; ils sont munis chacun d'un canal non éclusé qui contourne le pont très-près de l'une des culées.

Ce système, qui paraît être le dernier, le plus nouveau, peut très-bien être appliqué à Anvers.

On pourrait faire contourner le pont par un chenal, même par deux chenaux, un sur chaque rive.

Sur de tels chenaux, l'on peut jeter plusieurs ponts, l'un pour chemin de fer, toujours ouvert, sauf lors du passage des trains, et un autre pour les charrettes et les piétons.

Si l'on tient à ne jamais voir le passage du pont intercepté, on peut construire deux ponts carrossables, chacun à une extrémité du chenal, ouverts alternativement et laissant toujours un passage libre pour arriver au pont fixe.

L'usage pratique de ces canaux contournants est parfaitement démontré en Hollande. notamment à Dordrecht, car le pont de Dordrecht est construit entre cette ville et la mer, de sorte que toute la navigation maritime de ce port passe par le canal, contournant le pont.

La section centrale a posé au Gouvernement une question relative au canal projeté jadis entre Burght et la Pipe de Tabac, au travers de Borgerweert.

La réponse du Gouvernement indique assez que l'exécution d'un pareil ouvrage n'entre pas dans ses vues.

Une travée tournante ou bien un chenal contournant le pont rend ce canal complétement inutile.

La section centrale ne saurait que donner son entière approbation à l'engagement pris par le gouvernement de faire appel aux connaissances spéciales de tous les constructeurs de la Belgique et de l'étranger, pour la confection des plans du pont et d'adopter, parmi les plans fournis, non le plus économique, mais le meilleur.

La section centrale avait songé à recommander de ne pas entreprendre la construction du pont, avant que les résultats de la rectification des quais se fussent faits sentir, en un mot, avant que le nouveau lit du fleuve fût définitivement formé. Mais elle s'est abstenue de faire cette recommandation, ayant acquis la conviction qu'il faudrait un trop grand nombre d'années pour que la nouvelle direction des courants ait déterminé pleinement tous ses effets.

VII.

Enfin, Messieurs la section centrale ne saurait assez signaler aux pouvoirs publics, la nécessité de rendre à l'Escaut les eaux supérieures qui en ont été successivement détournées.

Le canal de Schipdonck et celui de Terneuzen enlèvent au bas Escaut ses forces naturelles; il est même à remarquer qu'en Hollande on perd volontairement les eaux qui alimentent le canal de Terneuzen, sans aucune utilité pour la navigation; on ne peut se l'expliquer que par le dessein de dégager le chenal, besogne qu'un dragage opérerait beaucoup mieux.

La commission si compétente de 1870 a vivement insisté sur ce point; plus la puissance du jusant est amoindrie, moins il a la force d'enlever les sables qui forment atterissements.

Le Gouvernement se préoccupe de „l'amélioration du régime de fleuve en amont et en aval d'Anvers; „ c'est, porte la dépêche du 27 décembre 1873, „ l'un des points principaux du problème d'intérêt national que nous avons à résoudre. „

Parmi les travaux les plus utiles au point de vue du régime de l'Escaut, nous signalerons:

1° La dérivation de Zwynaerde à Melle, si souvent indiquée comme étant de nature à concilier les intérêts de Gand et d'Anvers;

2° Le remplacement du pont de Termonde par un pont suspendu, ou au moins un pont à piles étroites.

Ce dernier travail est urgent. Le pont actuel de Termonde arrête le mouvement de l'onde, quand elle remonte le fleuve; de là, la dépression de la marée entre Termonde et Wetteren. Cette dépression constatée ne peut, en effet, s'expliquer autrement.

Il ne suffira pas, pour améliorer le fleuve; de lui rendre les eaux supérieures et de donner au flux toute sa liberté, il faudra encore concourir par des dragages à l'action des eaux.

Les expériences faites dans la Clyde ont constaté que le mètre cube de déblai, lorsqu'il est exécuté par de petits dragueurs, coûte le triple du prix auquel revient l'action des grands dragueurs.

Les meilleurs jusqu'ici semblent être ceux que l'on construit à Renfrew sur la Clyde; ils sont de la force de 40 à 50 chevaux, et extraient au moins 200 mètres cubes par heure.

Il est incontestable aujourd'hui qu'une même espèce de dragueurs ne peut utilement être employée aux grands travaux de dévasement de l'Escaut, de l'embouchure du Ruppel et de la Durme et aux travaux beaucoup moindres de dévasement des canaux. Les mêmes engins ne peuvent servir à des usages si différents.

Le Gouvernement devra donc se procurer de grands et des petits dragueurs pour maintenir l'ensemble de nos voies navigables en parfait état. C'est le complément nécessaire des travaux publics qu'il projette et qu'il exécute. La section centrale se félicite de voir le contrat de 16 janvier 1874 marquer un premier pas dans cette voie; l'article 4 de ce contrat met à la charge de l'État le dragage de l'Escaut.

Comme conclusion du long et minutieux examen qu'elle a fait du projet du loi, et sous le bénéfice des observations consignées au cours du rapport, la section centrale propose à la Chambre d'adopter le projet avec l'amendement indiqué plus haut.

Qu'à Anvers même on se rende parfaitement compte de l'utilité des gigantesques travaux projetés, c'est tout simple; on a le mouvement commercial sous les yeux; à chaque instant de la journée on voit, on sent ce qui lui manque pour prendre son essor. Le concours de tous y était naturellement acquis. Ce à quoi devaient tendre les efforts de tout Anvers, ce qu'il importait d'obtenir, c'était de pénétrer le Gouvernement, les Chambres, la Belgique entière de cette nécessité.

Notre métropole commerciale a en la bonne fortune de rencontrer un Gouvernement qui comprend les devoirs qu'impose la possession d'un port de premier ordre, qui sait les remplir. Les Chambres ne resteront pas en arrière; les efforts communs du pays et de la ville d'Anvers produiront une œuvre capitale, que la postérité admirera, et qui sera pour la nation entière une source de prospérité et de grandeur.

Le Rapporteur,
E. DE DECKER.

Le Président.
P. TACK.

ANNEXES.

ANNEXE A.

ANVERS, le 10 Novembre 1870.

A Monsieur le Ministre des Travaux publics, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Satisfaisant aux dispositions des arrêtés ministériels des 29 Juillet et 16 Août derniers qui nous

chargent de dresser, sous réserve d'approbation, un plan d'ensemble des quais à construire ou à redresser le long de l'Escaut à Anvers, et d'émettre un avis sur toutes les questions qui se rattachent au tracé de ces murs de quais, nous avons l'honneur de vous soumettre, Monsieur le Ministre, les résultats de l'accomplissement de notre mission.

Un exposé succinct des circonstances qui ont provoqué notre réunion servira d'introduction à notre travail et en facilitera l'intelligence.

Les bateaux à vapeur, employés au transport des personnes et des marchandises, exigent un débarquement et un embarquement rapides, afin de ne pas retenir longtemps inactifs le personnel et le matériel coûteux de ces navires.

Ces bateaux doivent donc pouvoir, en arrivant, accoster les quais et débarquer immédiatement leur cargaison sans entrer dans les bassins.

Pour atteindre ce but, on a construit à Anvers des embarcadères en charpente, faisant sur le quai la saillie nécessaire pour trouver le mouillage obligé.

A l'origine des bateaux à vapeur, un débarcadère suffisait; mais, à mesure que le nombre de services réguliers s'est accru, on a dû les multiplier, et récemment on a été obligé de réunir plusieurs de ces embarcadères isolés, afin de procurer aux grands paquebots transatlantiques un accostage suffisamment long. Ces constructions en bois n'ont pu satisfaire aux besoins croissants du commerce.

La nécessité d'accélérer le transbordement, croissant avec l'importance des navires et de leur personnel, on a établi, dans un grand nombre de ports étrangers, des grues mues par la vapeur, soit directement, soit à l'aide d'un intermédiaire hydraulique. Ces grues enlèvent les plus lourds fardeaux aussi promptement que les petits colis qui se transmettent à la main.

Des rails, établis le long des quais, permettent d'amener les waggons jusque sous ces grues, qui font passer les marchandises immédiatement et très-rapidement du navire dans le waggon ou du waggon dans le navire.

Toutes les personnes, qui, par devoir ou par goût, s'intéressent aux progrès de notre commerce, ont préconisé l'application à Anvers de ces moyens rapides de transbordement.

Leur emploi dans les ports rivaux et l'extension de la marine à vapeur, qui procure aux armateurs, informés par le télégraphe, le moyen de faire arriver leurs cargaisons au moment où l'on peut en obtenir les prix les plus élevés, font, de l'installation de ces moyens au port d'Anvers, une véritable nécessité.

Pour réaliser cette amélioration indispensable, il faut construire le long de la rade un quai qui présente un mouillage suffisant à son pied, et dont la largeur soit assez grande pour permettre : 1° d'établir des voies de rails nécessaires à la circulation des grues, des waggons et des locomotives : 2° de déposer momentanément les marchandises qui ne seront pas enlevées par les waggons et 3° de conserver une chaussée pavée.

La construction en charpente des embarcadères isolés, puis réunis, a d'abord suggéré l'idée d'élargir les quais actuels par une estacade; mais en examinant la dépense et les inconvénients résultant de l'obligation de renouveler cette charpente périodiquement après vingt ans, on a trouvé qu'un quai en maçonnerie devait obtenir la préférence.

Quelle direction faut-il donner au quai pour qu'il forme la limite d'un chenal assez profond et assez large pour assurer l'accostage et l'évolution des plus grands navires!

Quelle largeur convient-il de donner à ce quai?

Quelles mesures convient-il de prendre pour améliorer le régime du fleuve et assurer la conservation des avantages dont il jouit!

Telles sont les questions qui ont principalement fixé notre attention et dont il nous reste à indiquer les solutions.

Lorsque l'on considère le cours de l'Escaut aux abords d'Anvers, on est frappé de son irrégularité, qui contraste avec la régularité que l'on remarque en amont de Burght et en aval d'Austruweel.

L'Escaut, près de Burght, présente une largeur régulière de 400 mètres environ, à mar

basse; cette largeur, à mesure que l'on approche d'Anvers, augmente d'abord lentement, puis assez brusquement, vis-à-vis de la citadelle du Sud, où elle atteint 590 mètres, puis se réduit à 335 mètres en face de la batterie Saint-Michel; elle s'élargit de nouveau jusqu'au canal Saint-Jean, pour se rétrécir, au point de ne plus avoir que 270 mètres de large, en face du Werf. En aval du Werf, la largeur augmente assez irrégulièrement et mesure à peu près 400 mètres en aval des nouveaux bassins.

Pour apprécier l'influence que ces variations de largeur exercent sur le profil du fleuve, nous avons comparé les profils en travers dans la plus grande et la plus petite largeur.

Dans l'élargissement vis-à-vis de la citadelle du Sud, les profils indiquent deux thalwegs, que l'on rencontre ordinairement dans l'Escaut comme dans les fleuves à marée, lorsque la largeur est assez grande pour permettre aux courants de flux et de reflux de suivre chacun une direction spéciale.

Les deux passes correspondant à ces thalwegs ont, l'une 50 mètres de large avec un mouillage de 4 mètres, et l'autre 40 mètres de large avec au mouillage de 8 mètres. Ces deux passes sont séparées par un haut-fond recouvert de 3 à 4 mètres d'eau, à marée basse, de sorte que la profondeur moyenne n'est que d'environ 4 mètres.

Pour améliorer ce profil, très-défavorable à la navigation, il faut diminuer la largeur, afin d'obliger les deux courants de flux et de reflux à suivre la même passe qui, sous leurs actions réunies, ne tardera pas à atteindre une profondeur et une largeur plus grandes.

Examinant le profil dans l'endroit le plus rétréci, on observe un seul thalweg et une seule passe, dont la plus grande profondeur dépasse 15 mètres; elle présente un mouillage qui est supérieur à 12 mètres sur 125 mètres de large et dépasse 8 mètres sur la largeur de 210 mètres.

La grande profondeur que présente ce profil, disparaissant à peu de distance en amont et en aval du Werf, doit faire considérer la largeur de 270 mètres comme insuffisante et nuisible au régime du fleuve, surtout si l'on remarque que, depuis Flessingue jusqu'à Lillo, la largeur de l'Escaut est de plusieurs kilomètres, qu'elle passe de 800 à 400 mètres entre Lillo et Austruweel reste supérieure à 350 mètres jusque près du Werf, où elle se réduit à 270 mètres, pour croître de nouveau et se maintenir en amont de Burght à 400 mètres.

L'Escaut éprouve donc vis-à-vis du Werf un véritable étranglement, qui entrave les courants de marée et diminue le volume d'eau qui traverserait la rade d'Anvers s'il n'existait pas.

L'élargissement du fleuve vis-à-vis du Werf constitue une incontestable amélioration, réclamée du reste depuis longtemps.

L'étude comparative des profits et des largeurs de l'Escaut nous porte donc à conclure qu'il convient, pour régulariser et élargir la largeur du chenal navigable dans la rade d'Anvers, de régulariser le cours de l'Escaut pour lui rendre le lit qu'il avait probablement avant que des constructions, élevées à des époques différentes et pour atteindre des résultats étrangers aux besoins de la navigation, aient donné au fleuve le cours irrégulier que nous observons aujourd'hui.

Nous avons fixé à 350 mètres cette largeur régulière; elle est inférieure à la largeur de 400 mètres que l'on trouve en amont et en aval d'Anvers, parce que le mur de quai projete, limitant le fleuve par une paroi verticale, agrandira la section, et comme la navigation réclame un grand mouillage à Anvers, plus impérieusement que partout ailleurs, il convient que la largeur de la rade soit plutôt inférieure que supérieure à la largeur normale.

La direction à donner au cours du fleuve régularisé a été déterminée par les considérations suivantes :

La ville et les établissements d'Anvers, étant situés sur la rive droite de l'escaut, il est très-important que les courants de la marée maintiennent le thalweg assez près de ces murs pour obtenir, à leur pied, le mouillage de 8 mètres nécessaires pour l'accostage des grands paquebots transatlantiques.

Le thalweg, dans les parties courbes des fleuves, se rapproche de la rive concave, et se maintient près d'elle, lorsque cette rive est formée d'un rocher, d'un terrain résistant ou

d'un mur, qui ne sont pas entamés par les courants et ne leur fournissent pas de débris pour former un talus qui repousse le thalweg vers le milieu du fleuve.

M. Calver, Surveyor de l'amirauté anglaise, recommande, dans son intéressant ouvrage sur les fleuves à marée, d'éviter la ligne droite dans les redressements, parce que le thalweg, dans les portions rectilignes, se porte indifféremment vers l'une ou l'autre rive sous l'influence de causes accidentelles et peu importantes, de sorte que l'on n'a aucune certitude de maintenir le thalweg près des rives abordables (1).

Nous proposons en conséquence de donner aux murs de quais d'Anvers la forme d'une grande courbe, concave vers le fleuve, et embrassant tout le développement de la rade.

Cette courbe, devant s'adapter à la disposition générale de l'Escaut, a été formée de plusieurs arcs de cercle, raccordés tangentiellement, et décrits avec des rayons variant progressivement de manière à former une courbe continue que les courants, portés vers le mur à cause de sa concavité, suivront dans toute son étendue.

C'est une opinion répandue à Anvers parmi les marins que, si l'on démolissait le Werf et la batterie St-Michel, les courants de marée affouilleraient les quais existants.

Aujourd'hui que l'on a besoin au pied des quais d'une profondeur de 7 à 8 mètres et que les nouveaux murs doivent êtres fondés à une profondeur et sur un terrain qui défie les affouillements, loin de craindre, on doit désirer une grande profondeur d'eau le long des quais, et l'opinion que nous venons de citer s'accorde avec ce que nous attendons du tracé que nous proposons et qui se trouve indiqué sur le plan ci-joint.

Pour faire disparaître, non-seulement les saillies du Werf et de la batterie St-Michel, mais encore la forme convexe des quais aboutissant à la place Ste-Walburge, il faut exproprier un grand nombre de maisons, mais ce sacrifice est nécessaire pour assurer le succès du grand travail que réclame la prospérité du port d'Anvers.

Vis-à-vis des terrains de la citadelle du Sud que l'habile et entreprenant docteur Strousberg doit bientôt transformer en grands établissements maritimes, le mur projeté empiète notablement sur le lit de l'Escaut.

Cette circonstance est sans influence sur la dépense de construction de ce mur; parce que, devant en tout cas être fondé sur l'une des couches solides qui sont horizontales, la profondeur à laquelle on devra descendre la fondation restera la même, quelle que soit la distance de la rive du fleuve.

Dans le prolongement amont du mur projeté en face de la citadelle du Sud, on exécutera un mur, un perré ou une digue qui se raccordera avec la berge existante.

La rive gauche, en amont de la Tête-de-Flandre, sera régularisée par un perré ou enrochement dont la crête atteindra le niveau de mi-marée, qui suffit pour assurer la position du thalweg et permettre aux eaux de marée - de s'étendre sur la surface qu'elles recouvrent aujourd'hui.

Pour n'apporter aucune entrave à l'écoulement, pendant la construction, on draguera dans la partie du fleuve qui doit être rétrécie, afin de lui conserver une section suffisante.

En aval de la Tête-de-Flandre, la digue de la rive gauche à établir vis-à-vis des anciens et des nouveaux bassins, sera élevée peu à peu, afin de ne modifier que graduellement le régime du fleuve dans cet endroit, où doivent manœuvrer les navires entrant et sortant des bassins.

---

(1) « Straight reaches are strictly to be avoided, but more particularly where there is an established business » upon the banks of the river to be trained. With à straight reach the deepwater track is aced upon by the » most trifling causes, ranging from side to side at will; ant it follows that, under these circumstances, there » is no cecurity whatever for the permanency of the deep water, either in fixed channal or at the schipping » berths. »

Calver, on tidal rivers, London, John Weale, 1853.

La largeur à donner aux quais entre la crête du mur et les maisons a déjà fait l'objet d'études. L'administration des chemins de fer a proposé la largeur de 60 mètres; nous admettons ce chiffre, qui ne paraît pas exagéré lorsque l'on considère ce qu'il faut ajouter aux quais actuels, pour faire cesser l'encombrement de marchandises qui envahissent aujourd'hui la voie publique, la largeur nécessaire à l'établissement des voies de rails pour les grues, les wagons pleins et vides et les locomotives.

Une largeur inférieure à 60 mètres diminuerait la surface des constructions à démolir; mais, si l'on retranche les maisons ayant leur façade sur le quai, il ne reste plus à démolir que des bâtisses anciennes et de peu de valeur.

Il convient de donner immédiatement au quai toute la largeur qu'il doit définitivement avoir, parce qu'un élargissement ultérieur deviendrait presque impossible, à cause de la valeur que les constructions nouvelles auront acquise.

La dernière question à examiner, qui est relative au régime de l'Escaut, a une grande importance, puisqu'elle a pour objet d'assurer à la rade d'Anvers la largeur et la profondeur qui constituent ses qualités essentielles.

L'Escaut doit surtout son importance maritime aux courants que la mer produit dans le lit du fleuve en s'élevant et en s'abaissant pendant des périodes successives de six heures. Ce sont ces courants qui maintiennent la grande section du lit du fleuve ouvert dans des terrains sans consistance.

Augmenter ces courants, pour les opposer aux causes naturelles d'envasement, est le meilleur moyen de conserver à l'Escaut les conditions actuelles de navigabilité.

Pour atteindre ce but, trois moyens nous paraissent devoir être employés.

Le premier consiste à rendre à l'Escaut toutes les eaux qui doivent y affluer naturellement et qui ont été dirigées vers la mer du Nord. On nous dira, peut-être, que l'on ne détourne guère que les eaux d'inondation, et nous répondrons que ce sont précisément ces grandes affluences d'eau qu'il importe le plus de faire arriver dans l'Escaut, parce que ce sont elles qui, ajoutées aux marées descendantes, forment de véritables chasses périodiques qui enlèvent les dépôts formés pendant les basses eaux des rivières affluentes et maintiennent au fleuve les dimensions que réclame la navigation.

Nous proposons donc d'ouvrir aux eaux d'inondation des environs de Gand une communication facile débouchant dans l'Escaut en amont d'Anvers, afin d'assurer à sa rade un curage périodique naturel qui mette un terme aux appréhensions que l'on a sur son avenir.

Le second moyen consiste à élargir et à rectifier l'entrée du Ruppel, afin que la marée montante introduise dans ce bras de l'Escaut, et que la marée descendante en fasse sortir un plus grand volume d'eau.

Ce surcroît de volume entrant et sortant augmenterait les courants qui traversent la rade d'Anvers et contribuerait à l'élargir et à l'approfondir.

Le troisième moyen consiste à défendre toute concession nouvelle de schorres et toute digue d'été qui en favorise la maturité.

Les divers ouvrages que nous venons d'indiquer, comprenant : la construction du mur de quai vis-à-vis des terrains acquis par le docteur Strousberg, la reconstruction et l'élargissement des quais, l'endiguement de l'Escaut aux abords de la ville, le canal de dérivation des eaux d'inondation des environs de Gand et l'agrandissement de l'embouchure du Rupel, constituent un ensemble de travaux considérable qui exigera une très-grande dépense; nous n'hésitons cependant pas à en recommander la prompte exécution, parce qu'il s'agit d'atteindre un résultat important et d'une utilité générale pour la Belgique entière.

Ces travaux sont en effet destinés à faire de la navigation et du chemin de fer une voie de transport continue en réduisant les retards et les frais qu'exige aujourd'hui le passage d'une voie sur l'autre.

L'amélioration et l'économie obtenues contribueront à développer non-seulement le commerce d'importation et du transit, mais encore les exportations de l'industrie nationale.

C'est, en effet, par Anvers que les provinces de Hainaut, Namur et Liége expédient, vers les contrées lointaines, les verres, les machines, les marbres, les armes, etc., dont la fabrication occupe une grande partie de leur population.

Le concours de l'industrie particulière représentée par M. le docteur Strousberg, de la ville d'Anvers et du Gouvernement, nous font espérer que le principal port de la Belgique sera bientôt mis en état de répondre aux besoins du pays, d'une manière complète et durable.

Les Membres de la Commission,

(Suivent les signatures).

ANNEXE B.

BRUXELLES, le 21 Février 1874.

A M. Tack, Vice-Président de la Chambre des Représentants.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Lors de la signature de convention du 16 Janvier dernier entre l'État et la ville d'Anvers, il a été convenu d'échanger une lettre officielle pour régler quelques points ou pour prévenir des doutes.

L'administration communale m'a adressé dès le lendemain une lettre dont l'extrait est ci-joint..

J'ai répondu que nous étions d'accord et j'ai reproduit les mêmes clauses.

Je crois utile de signaler à la section centrale deux erreurs, l'une d'impression, l'autre de rédaction, qui se trouvent dans le texte de la convention du 10 Janvier page 25 de l'Exposé des Motifs.

Le nº 6 doit être placé en tête du paragraphe commençant par ces mots: « *L'exploitation du bassin de batelage,* » etc.

Le dernier paragraphe doit, comme celui qui le précède, être rédigé au pluriel: « *Les tarifs, une fois arrêtés, ne pourront être réduits,* » etc.

Le dernier paragraphe doit, comme celui qui le précède, être rédigé au pluriel: *Les tarifs, une fois arrêtés, ne pourront être réduits,* » etc.

La combinaison de ce paragraphe avec l'article 9 de la convention du 16 janvier conclue entre l'État et la ville pouvait présenter quelques difficultés; afin de mieux assurer la liberté d'action du Gouvernement et de la ville quant aux réductions de tarifs, tout en sauvegardant les droits légitimes de l'autre partie, je me suis entendu avec elle pour ajouter à ce numéro de l'article 1er la clause suivante:

« Toutefois le Gouvernement pourra, en ce qui concerne les quais reconstruits par l'État, » réduire un ou plusieurs des tarifs; mais, dans ce cas, la Société, pour faire la même réduction, » obtiendra, si elle le demande, la bonification par l'Etat de la différence de tarif suivant comptes » à dresser annuellement. »

Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

ANVERS, 17 Janvier 1874.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins à M. le Ministre des Finances.

MONSIEUR LE MINISTRE,

. . . .
. . . . Nous constatons en outre conformément à nos conventions et à l'effet de compléter le contrat :

1° Que, quoique nous ayons fait disparaître du projet le paragraphe final de l'article 4, il reste entendu que les terrains qui ne sont pas nécessaires à la circulation pourront être entourés de clôtures, ainsi que les magasins, hangars ou parties de terrain qui seraient loués à des particuliers ou à des sociétés.

2° Que la répartition des bénéfices de l'exploitation se fera annuellement après la clôture des comptes de l'exercice et au plus tard endéans les trois mois qui suivront l'expiration de l'exercice.

3° Que la stipulation du paragraphe final de l'article 12 s'entendra dans ce sens que la ville pourvoira, à ses frais, à tout ce qui concerne l'évacuation des eaux par les canaux souterrains de la ville.

Veuillez agréer etc.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

Le Bourgmestre,
Léopold de WAEL.

XVII.

Rapport complémentaire

fait, au nom de la Section centrale [1], *par* M. DE DECKER.

MESSIEURS,

L'Administration communale d'Anvers a adressé à la Chambre la pétition suivante :

ANVERS, le 3 Mars 1874.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins à MM. les Président et Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

Il vous est connu par les pièces produites à l'appui de la discussion ouverte en votre enceinte au sujet de la convention du 10 Janvier dernier, que, dès le commencement de ses négociations avec le Gouvernement, la ville d'Anvers avait demandé l'option de reprendre les terrains de la citadelle du Sud, option que M. le Ministre des Finances n'a pas cru pouvoir lui accorder.

Après avoir pris connaissance de la convention conclue, le conseil communal a été una-

---

[1] La Section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN ISEGHEM, VAN OVERLOOP, COREMANS, DE DECKER, LE HARDY DE BEAULIEU et JACOBS.

nimement d'avis que les conditions de la cession faite à la Société Immobilière devaient créer à la ville de graves difficultés et préjudicier à ses intérêts.

Ces appréhensions n'ont fait que s'accroître, lorsque la correspondance que nous avons eu l'honneur d'avoir avec M. Malou a constaté que M. le Ministre refusait d'appuyer auprès de la Législature les modifications que la ville demandait au contrat avec la Société.

Un nouvel examen n'a fait d'ailleurs que fortifier la conviction du conseil qu'il importe au plus haut point à la ville d'Anvers de ne pas voir passer les terrains dont il s'agit en d'autres mains que les siennes, et d'opérer elle-même la transformation de ce quartier.

Cette opinion du conseil, Messieurs, nous osons vous le dire, est appuyée des vœux de l'opinion publique.

Le conseil communal réuni ce soir a résolu de demander à la Chambre de ne pas ratifier la convention du 10 Janvier dernier, afin de mettre le Gouvernement à même de conclure avec la ville d'Anvers et le Dr Strousberg une convention nouvelle sur les mêmes bases. mais garantissant d'une manière plus efficace les intérêts que l'État a conservés dans l'opération en vertu de l'article 3.

Nous venons donc, Messieurs, vous transmettre cette décision du conseil communal, en vous déclarant que la ville d'Anvers est disposée à traiter avec le Gouvernement pour la reprise des terrains de la citadelle du Sud sur les bases susindiquées.

Le conseil nous a chargé de porter sa décision à la connaissance du Gouvernement.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Par ordonnance :
Pour le Secrétaire,
L'Échevin,
F. VANDERTAELEN.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Cette pétition a été renvoyée à la section centrale, à la demande de M. le Ministre des Finances, qui a fait parvenir à la section centrale la lettre explicative ci-après :

BRUXELLES, le 5 Mars 1874.

M. TACK, *premier vice-président de la Chambre des Représentants.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Je vais résumer, pour déférer au désir de la section centrale, les explications verbales que je lui ai données.

Il est très-difficile de considérer comme sérieuse la pétition faite par le conseil communal d'Anvers. Il demande à la Chambre de rejeter la convention du 10 Janvier, en ajoutant que la ville *est disposée à traiter* sur les mêmes bases. Il n'est donc engagé à rien qu'à négocier ; l'Etat, après le rejet, s'il était libre de négocier avec la ville, n'aurait plus rien et se trouverait à sa merci.

Mais, si la convention était rejetée, l'État ne pourrait pas même négocier avec la ville, pour lui céder des immeubles qu'il a vendus par la convention d'Octobre 1869. Il faudrait le consentement de l'acheteur et de la Compagnie à laquelle il a cédé ses droits. L'acheteur lui-même s'est évidemment lié par un contrat avec cette compagnie.

On demande à l'État de renoncer à un résultat acquis et certain, pour une éventualité impossible.

Le rejet de la convention nuirait donc à l'État, sans pouvoir profiter à la ville. On s'étonnera à bon droit qu'un conseil communal, où se trouvent sans doute des jurisconsultes, ait ignoré une chose aussi élémentaire.

Pendant longtemps, la ville a pu s'entendre avec M. le docteur Strousberg. Elle ne l'a pas fait, et lorsqu'un autre a traité à ses risques et périls, à des conditions pécuniaires que la ville n'aurait pu remplir, elle aspire à le supplanter, sans offrir même l'appât d'un avantage

quelconque. La convention du 10 Janvier lui est hautement préjudiciable, dit-elle, si la Compagnie Immobilière l'exécute; mais si elle-même l'exécutait, elle serait excellente.

Le Gouvernement n'a pas eu le choix de contracter avec la Compagnie Immobilière ou avec la ville. Il ne pouvait vouloir résilier le contrat de 1869. Dès lors, il était forcément amené à s'assurer le recouvrement du solde de onze millions, par un arrangement avec celui qui était aux droits de l'acheteur primitif.

Pour être agréable à la ville d'Anvers, le Gouvernement a stipulé à son profit, et non sans difficulté, un droit d'option de reprendre la partie de l'entreprise qui offre un caractère d'utilité publique. La ville paraît vouloir le refuser.

Elle a pu récemment reprendre les actions du docteur Strousberg. Encore une fois elle paraît les refuser.

Fidèle à sa parole, le Gouvernement croirait faire un acte de déloyauté, s'il adhérait à la proposition inconsidérée qui est soumise à la Chambre, le jour même où la discussion du projet s'est engagée. Il se réfère à l'Exposé des motifs quant aux avantages que la convention offre à l'État; il se réserve au surplus de réfuter les erreurs de combattre les prétentions exorbitantes qui se sont élevées au sujet de cette convention.

La Chambre, il n'en doute pas, ratifiera le contrat du 10 Janvier.

Agréez, Monsieur le Président, etc.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

La section centrale, après avoir pris connaissance de ces explications, vous propose le dépôt de la pétition sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi relatif aux installations maritimes du port d'Anvers.

Le Rapporteur,
E. DE DECKER.

Le Président,
P. TACK.

2e Rapport supplémentaire

fait, au nom de la Section centrale (1), *par M.* de Decker.

Messieurs,

La discussion du projet de loi relatif aux installations du port d'Anvers a été ajournée à la demande de M. le Ministre des Finances, qui venait de soumettre de nouvelles propositions à la ville d'Anvers. Ces propositions ont abouti à la signature d'une nouvelle convention, conclue entre l'État et le Collége échevinal d'Anvers le 14 Mars 1874. Le Conseil communal d'Anvers l'a ratifiée dans sa séance du 16, à l'unanimité des voix, sauf deux abstentions.

Une seconde convention additionnelle a été signée, à la date du 18 Mars 1874, entre l'État et la Compagnie Immobilière. Ces deux conventions se complètent l'une l'autre et sont liées intimement.

Ce qui les domine toutes deux, c'est l'exercice immédiat par l'État du droit d'option réservé par l'article 5 de la convention du 10 Janvier 1874; il se charge de la construction des quais du Sud et du bassin de batelage; la ville d'Anvers les outille et les exploite au profit commun, aux conditions stipulées dans la convention du 16 Janvier.

Celle-ci n'est pas modifiée à proprement parler, mais complétée.

Ce complément répond à un désir exprimé par la section centrale qui, dans sa 26me question, engageait le Gouvernement « à exercer le droit de reprise des quais du Sud et du bassin de batelage, de façon à rendre uniforme le régime des quais et bassins, les bassins et l'outillage des quais, étant la part de la ville, le quai lui-même étant celle de l'État. »

---

(1) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. Van Iseghem, Van Overloop, Coremans, de Decker, Le Hardy de Beaulieu et Jacobs.

L'uniformité de ce régime semblait à la section centrale éminemment désirable; mais le Gouvernement lui ayant répondu que « son intention n'était nullement de proposer aux » Chambres d'user, au nom de l'État, de l'option immédiate réservée par le 1er § de l'article 5, » la section centrale n'avait pas cru pouvoir engager la Chambre à pousser l'État, malgré lui, dans une nouvelle dépense d'un certain nombre de millions, en sus des quinze à dix-huit millions que lui coûtera la reconstruction des quais actuels.

Ne pouvant insister sur son idée primitive, la section centrale s'attacha dès lors à atténuer quelques-uns des inconvénients dus à la co-existence de deux administrations différentes, exploitant chacune une fraction des quais d'Anvers.

La section centrale obtint du Gouvernement l'engagement d'indemniser la ville de la perte que lui causerait l'abaissement des tarifs, comme il consentait à le faire en faveur de l'Immobilière.

La section centrale constata, sans rencontrer alors de contradiction, que les navires mouillés en rade, devant les quais du Sud, ne seraient astreints à payer les droits de navigation à la Société du Sud que dans le cas où ces navires, ou les alléges débarquant leur cargaison, viendraient accoster à ces quais.

Une interprétation satisfaisante était donnée par M. le Ministre des Finances au mot *manutention*. La Société du Sud, d'après lui, ne pouvait se réserver le monopole des transports, chargements et déchargement sur ses quais.

Malheureusement, à peine le rapport de la section centrale fut-il publié, que la Compagnie Immobilière, par sa lettre du 3 Mars, donna une tout autre interprétation aux stipulations du contrat du 10 Janvier.

Le section centrale avait adopté le contrat dans la pensée qu'il avait bien le sens qu'elle lui donnait. Dès qu'il en était autrement, pour des points de cette importance, cette adhésion, basée sur une erreur partagée par le Gouvernement, pouvait être retirée, et elle l'eût été par plusieurs membres de la section centrale.

Mais cette question d'interprétation devient oiseuse aujourd'hui, en présence de l'exercice immédiat du droit d'option.

Au fond, répétons-le, la convention du 16 Janvier 1874 entre l'État et la ville n'a pas été modifiée par la convention additionnelle du 14 Mars : elle a été complétée par elle.

L'État et la ville s'entendent pour exercer dès à présent le droit de reprendre les quais et le bassin de batelage, droit réservé par le 1er paragraphe de l'article 5 de la Convention du 10 Janvier; ils étendent aux quais du Sud le régime appliqué aux quais du centre par le contrat du 16 Janvier.

Un seul point reste en suspens : le bassin de batelage sera-t-il, comme les quais, construit par l'État et outillé par la ville pour compte de l'association: ou bien la ville s'en réservera-t-elle exclusivement les charges comme les avantages? Un délai de trois mois est accordé à la ville pour opter entre ces deux situations.

Quelle que soit sa décision, le prélèvement destiné à l'indemniser des frais de l'entretien de ce qu'elle gère pour compte commun, est élevé à cent cinquante mille francs. Cette majoration est la conséquence logique de l'extension donnée aux quais à entretenir.

La solution admise par la convention additionnelle du 14 Mars entraîne des conséquences multiples et avantageuses; il convient d'en énumérer les principales :

1° L'unité dans la gestion des quais d'Anvers est complète; elle écarte les conflits toujours possibles entre deux entreprises concurrentes contiguës;

2° L'unité dans la construction des nouveaux quais éloigne les dangers que les travaux de l'un auraient pu causer aux travaux ou aux terrains de l'autre; elle permet de réaliser des économies dans le coût; elle fait disparaître les craintes nées de l'idée que les quais du Sud auraient éventuellement pu être achevés avant les quais du centre;

3° Tout dissentiment au sujet des droits à percevoir des navires en rade est écarté;

4° La crainte de voir s'établir un monopole à l'abri de la faculté accordée à la Société du Sud d'Anvers par l'article 1er, § 6, du contrat du 10 Janvier s'évanouit;

5° La ville n'a plus à se lancer dans l'opération difficile et chanceuse de la construction des quais, ce qu'elle eût peut-être fini par faire plutôt que de laisser une partie des quais d'Anvers entre les mains d'une société particulière ;

6° La concession de l'entrepôt franc à une société particulière vient à tomber. La ville pourra en réclamer plus tard la concession, si l'utilité en est reconnue.

En constatant ces avantages, la section centrale ne peut qu'applaudir à la réalisation de son idée première et proposer à la Chambre d'y adhérer.

La convention additionnelle, conclue le 18 mars entre l'État et l'Immobilière, écarte les objections auxquelles donnait lieu la concession faite à une société particulière de la faculté d'émettre des lots à prime.

L'Etat obtient un autre avantage par la convention complémentaire du 18 mars : le prix du terrain nécessaire pour les quais et le bassin de batelage est réduit de 40 à 30 francs le mètre carré, ce qui constitue pour l'Etat une économie d'environ un million de francs.

Cet avantage est commun à l'Etat et à la ville d'Anvers, car, si le capital consacré par l'Etat aux quais se trouve réduit d'un million de francs, sa part proportionnelle dans les produits est réduite d'autant au profit de la ville, dont la part augmente de tout ce dont celle de l'Etat diminue.

En dehors des deux conventions signées par l'Etat, il s'est établi entre l'Immobilière et la ville d'Anvers un accord pour l'exploitation, de compte à demi, des terrains de la citadelle du Sud.

C'est là une convention particulière, conclue en dehors de l'action directe de l'État, à qui elle ne cause ni préjudice ni avantage. L'Immobilière peut choisir ses associés partout où elle le juge utile ; elle croit faciliter l'exécution de son entreprise, obtenir certains avantages, écarter certaines oppositions, en prenant la ville d'Anvers pour associée ; c'est son droit, comme ce ce peut être son intérêt.

La publication du contrat du 22 Décembre 1873 a démontré à l'administration communale d'Anvers qu'elle faisait fausse route, en cherchant à se faire substituer l'Immobilière, par le docteur Strousberg.

Le rejet par la Chambre de la convention du 10 Janvier 1874 eût laissé le docteur Strousberg lié pour deux ans à la Société Immobilière, sans autre moyen de se dégager qu'en payant la clause pénale de cinq millions contractuellement stipulée entre lui et elle.

L'administration communale a compris qu'au lieu de s'adresser au docteur Strousberg, qui ne disposait plus de la citadelle du Sud, elle devait se mettre en rapports directs avec l'Immobilière, qui seule pouvait en disposer.

Elle l'a fait : l'accord s'est établi entre le collége échevinal et cette Société, pour constituer une association pour l'exploitation, de compte à demi, des terrains de la citadelle du Sud, au cas où les Chambres ratifient la convention du 10 Janvier.

A défaut de cette ratification, l'Immobilière rentre dans ses droits et reste seule, pendant deux ans en possession de la promesse de vente du docteur Strousberg.

Devenue copropriétaire des terrains, la ville d'Anvers pourra régler, de commun accord avec son associé, les nombreuses questions d'ordre secondaire, dont elle a saisi la Chambre par ses requêtes, et dans le détail desquelles il est difficile à la Chambre d'entrer : ce sont notamment les questions de nivellement, de lotissement, de travaux de voirie, etc.

Le contrat intervenu entre la ville d'Anvers et l'Immobilière créera une situation qui ne sera pas sans analogie avec la proposition de cette même Société Immobilière, relative aux terrains de l'ancienne enceinte d'Anvers, transmise au collége échevinal de cette ville, par dépêche du Ministre des Finances, en date du 5 mai 1863.

Il en diffère cependant en un point fondamental : la proposition de 1863 laissait à la ville toutes les mauvaises chances de l'opération, bien que l'Immobilière partageât les bonnes ; le contrat actuel établit entre les deux associés un partage égal des chances bonnes ou mauvaises.

L'accord se trouvera donc établi entre les trois parties intéressées : le Gouvernement, la ville d'Anvers, l'Immobilière substituée au docteur Strousberg, si le conseil communal ratifie cette dernière convention et si la Législature vote le projet de loi.

Quels motifs pourrait-il y avoir de ne pas ratifier les conventions soumises à l'approbation de la Chambre ?

On ne peut en imaginer que deux :

On pourrait prétendre que l'exécution pure et simple du contrat Strousberg, soit par celui-ci, soit par l'Immobilière, soit en cas de déchéance, par un nouvel acquéreur, serait préférable, au risque de voir cette exécution retardée plus ou moins longtemps.

On pourrait encore soutenir que la résiliation amiable serait vraisemblablement obtenue à la suite du rejet de la convention du 10 janvier 1874, et permettrait de procéder à une adjudication publique des terrains, sur la base, soit du plan de l'Immobilière, soit d'un plan meilleur.

La section centrale ne partage pas ces opinions.

L'exécution pure et simple du plan Strousberg ne lui paraît pas désirable. Les quais d'Anvers se retrouveraient partagées entre deux administrations rivales; les bassins destinés à la navigation maritime seraient dans le même cas; le pont serait rendu impossible; tous les avantages que le nouveau plan présente sur l'ancien seraient perdus; les difficultés relatives à la perception des droits à charge des navires en rade renaîtraient. Enfin, le recouvrement de la créance de l'État ne serait pas assuré.

Le premier échevin d'Anvers a été jusqu'à dire, en séance du conseil communal du 23 février dernier : « Le contrat Strousberg est dix fois plus défavorable que le contrat Limauge. »

La résiliation amiable du contrat du 14 Octobre 1869 et l'adjudication publique des terrains avec obligation de se conformer au plan de l'Immobilière ou à tout autre, n'est pas davantage une combinaison préférable au vote du projet de loi; elle est basée sur une hypothèse gratuite : la renonciation volontaire et immédiate de l'Immobilière à la promesse de vente que le Dr Strousberg lui a donnée pour deux ans. Cela peut être, mais le contraire est possible aussi.

L'adjudication publique n'est d'ailleurs pas une règle absolue et immuable : l'État n'y a eu recours, ni lors de la cession de la citadelle du Sud au docteur Strousberg, ni lors de la cession de l'ancienne enceinte à la ville d'Anvers.

A cette époque, le Gouvernement a cédé, à main ferme, à cette ville, 145 hectares de terrain au prix de dix millions de francs, soit à raison de moins de 70,000 francs l'hectare. Il lui a proposé de partager avec l'Immobilière les bénéfices de ce contrat.

Aujourd'hui, si le projet de loi est voté, la ville et l'Immobilière vont obtenir, en compte à demi, 98 hectares de terrains domaniaux pour 14 millions de francs, soit à raison de plus de 140,000 francs l'hectare.

Nous ne tenons compte ni des terrains à conquérir sur le fleuve, ni du bénéfice à faire sur la revente des propriétés particulières à exproprier; mais, par contre, nous ne faisons entrer en ligne de compte ni les 4,500,000 francs d'actions à remettre à l'État, ni les trois hectares que les acquéreurs devront lui fournir pour la station, en plus de dix hectares primitivement déduits.

Ces éléments accessoires sont difficiles à calculer et, dans une certaine mesure, ils se compensent.

L'écart qui peut exister entre eux, et cette circonstance que dix années de prospérité se sont écoulées depuis 1864, date de la livraison de l'ancienne enceinte à la ville d'Anvers, expliquent jusqu'à un certain point que l'acquéreur de la citadelle du Sud paye un prix double; il serait téméraire d'affirmer que ces circonstances justifient une différence de prix plus considérable.

La section centrale est d'avis que l'intérêt de l'État, aussi bien que celui de la ville d'Anvers, commande est de ratifier les conventions des 10 Janvier et 18 Mars 1874; elle le pense, parce que le prix d'achat lui parait proportionné à la valeur de la chose vendue; elle le pense surtout parce que le rejet de ces conventions pourrait ajourner de plusieurs années la construction du quai du Sud et l'appropriation des terrains de la citadelle.

En conséquence, elle propose à la Chambre d'adopter le projet de loi avec les amendements

que le Gouvernement y a apportés, et celui que la section centrale elle-même propose à l'article 2.

Depuis peu de jours, un nouveau plan a surgi, celui de M. Th. Leysen ; d'autres peuvent éclore pendant l'enquête à laquelle le Gouvernement va se livrer avant d'adopter l'alignement définitif des quais.

Le plan Leysen s'écarte des données sur lesquelles on s'est basé jusqu'ici, en ce qu'il avance les quais en aval du Werf, de telle façon que l'intervalle compris entre les quais actuels et le môle, ou quai futur, constitue un immense bassin ou avant-port.

Le contrat, conclu entre l'État et la ville d'Anvers, devrait nécessairement être modifié dans l'hypothèse de l'adoption de ce plan ; l'association, conclue pour les quais, devait être étendue à cet avant-port et vraisemblablement à tous les bassins.

Après le vote du projet de loi, l'exécution d'un tel plan ne sera possible que de l'assentiment des deux parties contractantes; le veto de l'une d'elles suffira pour écarter tout plan qui ne sera pas une simple rectification des quais.

Mais si ce double assentiment peut être obtenu, si l'on parvient à s'entendre sur la répartition des droits de bassin, il n'y aura pas plus de raison d'écarter les plans qui supposent un avant-port que ceux qui n'en comportent pas.

« Lorsque le contrat d'entreprise sera conclu, dit le Gouvernement dans l'Exposé des motifs, le montant et les époques de payement à effectuer pour mener les travaux à bonne fin aussi rapidement que possible, pourront être déterminés avec certitude, et la loi portant approbation de ce contrat réglera, en même temps, les moyens de faire face aux obligations qui en résulteront pour l'État. »

Cette même loi apportera au contrat conclu avec la ville d'Anvers les modifications nécessaires, si l'accord s'établit entre l'État sur la base d'un plan impliquant plus qu'une rectification des quais.

M. le Ministre des Finances, appelé au sein de la section centrale, tout en s'en tenant pour le moment à son tracé provisoire, n'a pas écarté absolument cette hypothèse, mais il a fait remarquer qu'elle était subordonnée à une entente entre parties pour donner la préférence à un plan plus vaste que celui qu'elles ont eu en vue, lorsqu'elles ont conclu les contrats relatifs aux quais.

Le vote du projet de loi actuel ne restreindra donc pas l'enquête future dans d'étroites limites : tous les projets seront examinés avec le soin que mérite le grave problème à résoudre ; la nécessité d'un accord entre l'Etat et la ville pour aller au delà d'une simple rectification des quais, suffit pour empêcher les projets inexécutables de détourner l'attention des propositions sérieuses.

La Chambre a renvoyé à la section centrale une pétition de l'administration communale d'Anvers dont le texte est reproduit ci-après en annexe. La section centrale vous propose le dépôt de cette pétition sur le bureau pendant la discussion du projet de loi.

Le rapporteur,
E. DE DECKER.

Le Président,
P. TACK.

ANNEXE.

Anvers, le 18 Mars 1874.

A Messieurs les Président et Membres de la Chambre des Représentants à Bruxelles.

Messieurs,

Vous aurez appris par le dépôt que M. le Ministre des Finances en aura fait sur le bureau de la Chambre, que le Gouvernement et l'administration communale d'Anvers, ont signé, le 14 courant, une convention déjà ratifiée par le conseil communal.

D'autre part, nous avons conclu avec la Société Immobilière une convention pour l'exploitation en commun des terrains militaires du Sud.

Ces deux conventions étant de nature à faire disparaître tout différend, nous vous prions de considérer comme non avenue notre pétition datée du 3 mars et de bien vouloir ratifier les conventions passées entre le Gouvernement et l'administration communale d'Anvers.

Le Bourgmestre,
Léopold DE WAEL.

Par ordonnance:
Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

XVIII.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

DISCUSSION.

Séance du 4 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE Mr TACK, 1r VICE-PRÉSIDENT.

M. GUYOT. — Le projet de loi qui est soumis en ce moment à vos délibérations mérite à tous égards la bienveillante attention de la Chambre. L'idée qui a fait naître ce projet est le résultat d'une conception grandiose, qui témoigne de la sollicitude du gouvernement pour tout ce qui peut améliorer la situation commerciale de notre pays, et doter notre principal port des installations qui doivent le mettre à même de lutter avec tous les ports concurrents.

Anvers, soucieux de maintenir sa bonne réputation, et voulant satisfaire aux besoins nouveaux du commerce a fait, depuis dix ans, des efforts considérables, et s'est soumis à des sacrifices financiers importants, en creusant des bassins et en les outillant aussi complètement que ses ressources le lui permettaient.

Malgré tous ses sacrifices, ses installations ne répondent plus aux besoins actuels.

La navigation à vapeur tend de plus en plus à remplacer la navigation à voile; ce changement dans le mode de transports doit naturellement amener un changement dans le mode des installations maritimes. Le gouvernement a compris cette nécessité, aussi est-ce dans le but de mettre les quais d'Anvers en rapport avec les exigences des chargements et déchargements rapides, et d'y faire des installations dignes de cet important port, qu'il a conclu avec le conseil communal une convention, dont il vous demande aujourd'hui la ratification.

Le port d'Anvers, messieurs, personne de vous ne l'ignore, est un des plus beaux du continent, abordable en tout temps par les plus grands navires; son fleuve leur offre une sécurité qu'ils chercheraient vainement d'une manière plus complète ailleurs; doter ce port des installations qui lui manquent, rendre tous ses quais abordables aux grands navires transatlantiques, est une grande idée, une idée digne d'un gouvernement qui se préoccupe des vrais intérêts du pays.

Les dépenses seront importantes, je le reconnais volontiers, mais quelles dépenses peuvent mieux se justifier que celles qui consistent à mettre le port d'Anvers à même de soutenir la concurrence étrangère.

Les pays voisins font les plus grands efforts pour fournir au commerce toutes les facilités imaginables, ils créent des ports nouveaux qu'ils mettent en rapport direct avec toutes les lignes ferrées, afin de rendre le transit plus rapide et moins coûteux, ils y installent des grues à vapeur, en un mot ils ne négligent aucun moyen, ils ne reculent devant aucun sacrifice, pour procurer au commerce les plus grands avantages possibles. Dans cet état de choses, pouvons-nous rester simples spectateurs, et ne pas nous mettre à même de soutenir cette concurrence redoutable? Je ne le pense pas.

Il est donc temps, messieurs, de mettre la main à l'œuvre. Ce ne sont pas tant les sommes à dépenser qui doivent vous préoccuper en ce moment, que le but qu'il s'agit d'atteindre.

Les dépenses que vous allez faire d'ailleurs ne seront pas improductives; contrairement à l'usage constamment suivi par le gouvernement, de venir en aide aux villes par de larges subsides, pour leur permettre d'exécuter des travaux qui pour la plupart ne sont que des travaux d'un intérêt purement local. Ici au contraire, où il s'agit d'un intérêt éminemment national, le gouvernement se montre moins généreux; il forme avec la ville une société, où chacune des deux parties contractantes partagera les bénéfices au *prorata* de ses dépenses.

Dans cet état de choses, les sommes dépensées ne le sont pas à titre de subside, mais à titre de placement, et je dirai même à titre de placement avantageux.

En effet, messieurs, les produits actuels des quais ne peuvent donner une idée de ce que produiront les quais rectifiés, c'est-à-dire, accessibles à tous les bateaux à vapeur de fort tonnage. Aujourd'hui ces bateaux, faute de trouver une profondeur suffisante le long des quais, doivent entrer dans les bassins; ils n'y entreront plus à l'avenir: ce sera une perte évidente pour la ville, mais ce sera une recette en plus pour l'association.

La navigation à vapeur, comme l'Exposé des motifs le constate, suit une progression remarquable; comme les nouveaux quais seront spécialement affectés à ces navires, les recettes y monteront, à mesure que le mode nouveau de navigation se développera.

Les facilités que les nouvelles installations donneront au commerce engageront un plus grand nombre de négociants à nouer des relations avec Anvers, et provoqueront, à n'en pas douter, la création de lignes nouvelles qui mettront la Belgique en relations directes et rapides avec les pays les plus lointains.

Un brillant avenir, vous le voyez, messieurs, est réservé aux nouveaux quais, et l'État se trouvera largement rémunéré des dépenses qu'il projette.

Il n'en est pas de même de la ville, qui verra diminuer les recettes de ses bassins dans la même proportion qu'augmenteront celles de ces quais.

Aussi, si je devais examiner la convention au point de vue exclusif de la caisse communale, je ne pourrais m'empêcher de la trouver mauvaise, parce qu'elle sacrifie trop les finances de la ville. Mais, messieurs, cette convention a été longuement débattue avec le collége échevinal, et le conseil communal l'a ratifiée à la presque unanimité de ses membres, c'est donc à lui de justifier son vote et d'en porter la responsabilité.

Comme mandataire de la nation, je dois me mettre au-dessus de l'intérêt purement local et n'envisager la convention qu'au point de vue des intérêts du pays. Comme telle, je crois l'avoir démontré, elle offrira des avantages sérieux au commerce et mérite de la part de la Chambre un accueil favorable.

Par votre vote favorable, vous donnerez au pays les facilités que le commerce national réclame depuis longtemps, et vous résoudrez un problème qui, depuis ces dernières années surtout, préoccupe vivement et le Gouvernement, et l'administration communale d'Anvers, à savoir : quel est le mode d'exécution le plus favorable.

L'ancien conseil communal, dont j'ai eu l'honneur de faire partie, avait la pensée de résoudre dans un autre ordre, les deux grandes questions qui intéressent le port d'Anvers : l'extension des bassins et l'amélioration des quais.

Il voulait n'aborder la reconstruction des quais du centre qu'après l'extension des bassins.

C'est dans ce but qu'il avait obtenu du Gouvernement et des Chambres, par la loi du 27 juillet 1871, le principe d'une troisième écluse maritime.

C'est dans ce but qu'il avait, par la convention du 5 décembre de la même année, réglé avec le gouvernement les questions relatives aux stations commerciales.

C'est dans ce but enfin qu'il avait, le 22 mars 1872, adopté et soumis au gouvernement un plan d'extension de nos établissements maritimes au Nord.

Le conseil communal actuel a préféré commencer par la rectification des quais, c'est la une question d'ordre, mais dans l'esprit du nouveau conseil, comme de l'ancien, dans l'idée de tout Anvers, elles doivent être promptement réglées toutes deux.

Je n'examinerai pas lequel des deux projets est le meilleur, le gouvernement adopte le second, et je m'y rallie, dans l'espoir qu'il mettra promptement la main à l'œuvre, et qu'il veillera à la rapide exécution du travail, afin de ne pas priver plus longtemps le commerce de ces installations si utiles et attendues depuis si longtemps.

Je me permettrai toutefois d'insister auprès du gouvernement pour qu'aussitôt après que les Chambres auront voté la loi actuelle, il complète son œuvre en résolvant la question de l'extension des bassins.

Il ne suffit pas, en effet, de procurer aux navires à vapeur les installations les plus perfectionnées et les plus complètes; il ne suffit pas de procurer au batelage un bassin qui réponde à ses besoins, il faut aussi procurer aux navires à voile des emplacements spéciaux pour les produits divers dont ils viennent alimenter notre place.

Il faut, avant tout, un bassin à pétrole: Anvers est aujourd'hui un des principaux marchés du continent de ce produit dangereux ; il importe donc de mettre son port à l'abri de tout désastre, et cela dans le plus bref délai possible.

Si l'avenir exige encore bien des sacrifices, il faut aussi songer, dès à présent, à l'établissement d'installations provisoires, qui puissent suppléer à la partie des quais actuels, pendant la période de reconstruction.

La section centrale a proposé un amendement dans ce but, je le recommande à la Chambre, je le recommande aussi à la bienveillante attention de MM. les ministres des finances et des travaux publics, et cela parce qu'il présente un double avantage, celui de sauvegarder le présent en offrant aux navires un abordage sûr pendant que les travaux de rectification s'exécuteront, mais encore celui de ne pas être une dépense inutile pour l'avenir. Toujours ils rendront des services au commerce et par conséquent au pays.

Aussi j'espère que, tenant compte des intérêts permanents qui sont ici en cause, le gouvernement se ralliera à un amendement qui créera des facilités nouvelles et qui aura surtout le grand avantage d'être utile, sans entraîner à des sacrifices bien importants pour le trésor public.

Je ne m'occuperai pas, messieurs, de la convention du 10 janvier, d'autres membres la traiteront sans doute et cela avec plus de talent que je ne pourrais le faire.

La convention qui vous est soumise, si elle ne répond pas à tout ce que l'intérêt financier communal pouvait souhaiter, répond à tous les besoins actuels du commerce, et sera ainsi une source de prospérité pour le pays.

Elle aura pour conséquence la création des communications régulières nouvelles, qui, en faisant prospérer le port d'Anvers, permetteront aux différentes industries nationales de soutenir la concurrence avec l'étranger. Par toutes les considérations que je viens de vous développer, messieurs, vous voyez que la convention mérite votre bienveillant appui ; aussi c'est avec confiance que j'attends votre vote, qui, je n'en doute pas, sera favorable.

M. LE HARDY DE BEAULIEU. — Je me suis rendu ce matin à Anvers pour étudier, sur les lieux mêmes, le projet d'installations maritimes pour constater les besoins du commerce et de la navigation et obtenir des renseignements indispensables à la discussion qui s'ouvre en ce moment.

On comprend que l'on ne puisse pas improviser un discours sur un sujet aussi compliqué ; je demande donc à pouvoir coordonner les renseignements que j'ai recueillis et je désirerais, dans ce but ne prendre la parole que demain.

J'espère ainsi pouvoir donner à la Chambre des éléments utiles à la discussion.

M. MALOU, ministre des finances. — Je ne m'oppose pas à ce qu'on remette à demain la suite de la discussion, mais comme l'heure n'est pas avancée, je prie la

Chambre de s'occuper de quelques petits projets de lois qui se trouvent à son ordre du jour.

Séance du 5 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE Mr TACK, 1r VICE-PRÉSIDENT.

M. LE HARDY DE BEAULIEU — Je remercie tout d'abord la Chambre d'avoir bien voulu accéder, hier, à la demande que je lui ai faite de ne prendre la parole qu'aujourd'hui. Il m'a été possible ainsi de coordonner les notes que j'avais prises et de me préparer de façon à mieux ménager ses moments.

Depuis que je suis assis sur ces bancs, je ne pense pas avoir jamais assisté à la discussion d'un projet dont la solution fût plus importante, tant au point de vue des intérêts généraux du pays, qu'à celui des intérêts locaux de la ville d'Anvers, comme aussi à celui de nos finances en général.

Sans doute, nous avons eu à discuter des projets dont l'importance apparente était plus considérable; nous avons eu à discuter et à voter la reprise des chemins de fer des Bassins houillers ; nous avons eu à voter le rachat des chemins de fer du Grand-Luxembourg ; nous avons voté, à différentes reprises, des emprunts et des sommes considérables pour augmenter le matériel fixe et roulant des chemins de fer de l'Etat.

Mais je ne pense pas que jamais nous ayons eu à discuter un projet dont l'influence s'étendra aussi loin — quoi qu'il soit en apparence très restreint — que celui qui est aujourd'hui devant nous. De la bonne solution de la question qui nous est soumise, dépendra en grande partie la prospérité de nos chemins de fer, celle de notre industrie, de notre agriculture et, surtout et avant tout, celle de de notre commerce intérieur.

C'est parce que j'ai cette conviction, c'est parce que ce fait m'a frappé dès le début de cette affaire que je me suis mis à étudier les questions qu'elle soulève d'une façon aussi complète que possible, et c'est aussi pour vous exposer les résultats de cette étude que je demande votre bienveillante attention.

Il est, d'après moi, extrêmement facheux que, tout au début de cette affaire, nous nous heurtions à des conflits politiques ; qu'au lieu de chercher la solution d'une question qui intéresse tous les partis, toute la nation, toutes les industries nationales au même degré, nous en voyions dès l'abord la solution obscurcie, entravée et détournée de son but par des conflits politiques.

Oui, messieurs, c'est parce que l'administration communale d'Anvers a été élue par une majorité qui n'est pas d'accord avec celle qui est représentée au gouvernement, c'est parce que la ville d'Anvers a donné, selon son droit et peut-être selon son devoir, une majorité unanime au conseil communal actuel, à l'opposition gouvernementale, c'est pour cette raison que les installations maritimes d'Anvers présentent les difficultés devant lesquelles nous nous trouvons aujourd'hui.

Au lieu d'une solution simple, facile, naturelle, d'accord avec l'ordre des choses, nous nous trouvons devant une combinaison compliquée, difficile, pleine de malentendus et qui, peut-être, dans l'avenir, sera encore plus difficile, nous entraînera dans des complications plus grandes encore que nous ne pouvons prévoir aujourd'hui.

Messieurs, je l'ai dit déjà en d'autres occasions, il est profondément regrettable que, dans notre organisation politique, des choses semblables puissent se produire. Il est regrettable que les intérêts permanents du pays ou d'une cité importante puissent, à un moment donné, être soumis à l'influence des intérêts fugitifs et temporaires et même personnels des partis.

Ce n'est pas le moment de discuter cette question vitale; je me borne à la signaler à votre attention, afin que vous puissiez, messieurs, vous mettre au-dessus de ces sentiments pour arriver à la solution raisonnable qu'exige impérieusement la question d'Anvers.

Avant d'entrer dans l'examen du projet de loi, je ferai encore une autre observation ou plutôt je la répéterai, car je l'ai faite à plusieurs reprises déjà dans cette enceinte. Il est regrettable, et le pays s'en apercevra avant qu'il soit longtemps, que nous n'ayons jamais à voter que sur des questions décidées d'avance et sur lesquelles nous n'avons plus à dire qu'un oui ou un non.

Aucun parlement, dans le monde entier, je pense, ne se trouve sous ce rapport dans la position du nôtre. Tous les parlements exigent l'étude préalable des affaires ; ils revendiquent le droit de pouvoir y introduire, par les lumières qu'ils reçoivent dans les discussions, toutes les améliorations que les solutions proposées comportent.

Le parlement américain a été plus loin ; il n'admet que sa propre initiative.

Les questions sont toujours pour lui entières, complètes, et il présente les solutions toutes faites au pouvoir exécutif, qui est chargé de les exécuter.

En Angleterre, le parlement n'admet dans aucune question, fût-elle introduite par le gouvernement ou par l'initiative particulière, d'être privé du droit d'enquête, d'examen complet, et il en use même pour les projets les moins importants.

Il exige le pouvoir d'examiner tous les projets complètement, de les amender, de les refuser s'il y a lieu, et il n'accepte la discussion que dans ces conditions.

Dans cette circonstance encore, comme dans beaucoup d'affaires que nous avons eu à traiter depuis que je suis sur les bancs de la Chambre, nous n'avons qu'à dire oui ou non ; on ne nous donne pas la faculté de proposer des amendements ; ou nous déclare qu'un amendement serait le retrait du projet de loi qui n'est présenté qu'à la condition d'être accepté en entier.

Je me borne aujourd'hui, comme en d'autres occasions, à protester contre cet état de choses et j'espère qu'on jour le Parlement belge comprendra qu'il est de sa dignité d'adopter une autre manière d'examiner les projets de lois.

Messieurs, pour examiner l'affaire qui vous est soumise aujourd'hui, j'ai pensé qu'il vaudrait mieux suivre l'ordre des conventions qui sont soumises à notre examen et à notre approbation.

A mesure que nous avancerons dans ces conventions,

nous rencontrerons les points sur lesquels la discussion sera opportune ou nécessaire et je pense que nous abrégerons notre temps en suivant cet ordre dans l'examen.

En même temps, vous comprendrez mieux les critiques ou les réflexions qu'elles pourront soulever.

Je ne ferai pas, messieurs, l'histoire de la convention dite Strousberg, qui nous occupe ; vous l'avez tous lue ; vous savez quelles charges et quels avantages elle offrait d'une part à la ville d'Anvers et de l'autre au concessionnaire.

Vous savez tous que le docteur Strousberg n'a pas rempli ses engagements, qu'un procès est engagé par le gouvernement pour le contraindre à les remplir ; mais qu'avec beaucoup de raison et avec une saine appréciation des circonstances, le gouvernement a pensé que s'il attendait la solution de ce procès, la prompte solution dont je vous ai signalé tantôt la nécessité serait forcément ajournée; tandis qu'il y a urgence et urgence indiscutable à l'assurer dans le plus bref délai possible.

Le gouvernement a donc cherché, de concert avec le docteur Strousberg, un accord plus prompt, et c'est celui qu'il vient vous proposer dans le projet de loi en discussion. Je suis complètement d'accord avec le gouvernement, sur ce point, au moins sur la marche qu'il a suivie. Je pense, en effet, et j'ai pu m'en assurer hier encore, que l'urgence d'une solution politique est indéniable et que le port d'Anvers doit sortir le plus promptement possible de la triste et fâcheuse position où il se trouve aujourd'hui.

J'aborde donc sans plus tarder le contrat avec la ville d'Anvers.

Au début de ce contrat, ou plutôt du projet de contrat qui a été soumis à l'administration communale de cette ville, je lis ceci :

« Art. 1er. L'Etat reprend les quais d'Anvers. »

C'est certainement très-court, très-concis et, j'ajouterai, très-raide.

Or, je ne pense pas, messieurs, que dans notre ordre constitutionnel et surtout dans notre ordre social, l'Etat puisse ainsi reprendre quoi que ce soit sans le concours de beaucoup de volontés d'abord et sans celui des lois et de la justice ensuite.

Messieurs, je laisserai aux hommes de loi à discuter la question de droit que cette prétention de l'Etat soulève; je leur laisserai examiner si ce point est conforme au droit tel qu'il est déterminé par nos lois. Je me bornerai, quant à moi, à examiner la question en fait et au point de vue des intérêts de l'Etat qui déclare vouloir reprendre les quais, de ceux de la ville d'Anvers et surtout du pays en général.

Messieurs, d'où est née la prétention de l'Etat de reprendre les quais? Si nous nous en rapportons au dossier volumineux qui nous a été distribué, cette prétention se base sur ce que, pendant le cours de sa domination et de son administration sur notre pays, l'empire français a décrété la construction de quais en bois le long de l'Escaut à Anvers. A la chute de l'empire français, le roi Guillaume de Nassau se conformant aux usages, aux lois et aux habitudes du pays qu'il avait gouverné précédemment, s'est empressé de rendre les quais à qui ils appartenaient, c'est-à-dire, à la ville d'Anvers.

Nous examinerons tout à l'heure les raisons qu'il a pu avoir pour en agir de la sorte et nous verrons si ces raisons n'existent pas encore aujourd'hui.

Mais je dois, avant d'arriver à ce point, remonter un peu plus haut que l'empire français. Nous devons examiner l'état des rives de l'Escaut à Anvers antérieurement à l'empire français.

D'après ce qui m'a été affirmé, voici ce qui existait sur la plus grande partie du rivage de l'Escaut du côté d'Anvers, avant la construction des quais en bois sous l'empire.

Les maisons riveraines avaient leur pied dans l'Escaut. Il n'y avait pas de quai ; une partie du rivage était laissée à sec à marée basse et couverte d'eau à marée haute : c'est sur cette laisse de mer que les petits navires venaient échouer comme ils le font encore aujourd'hui sur certaines parties des quais existants, car cette laisse de mer a reculé à mesure que les constructions avançaient.

Les habitants riverains, petit à petit, se sont emparés de ce rivage et y ont construit tantôt des débarcadères, tantôt leurs magasins. Lors de la construction d'un entrepôt qui se trouve près du Marché au Poisson, à 60 ou 80 mètres du rivage actuel, on a découvert, il y a quelque trente ans, les pieux avec les anneaux en fer auxquels les bateaux étaient amarrés à cette époque si loin de nous.

Du reste, il suffit de voir les rues élevées qui longent l'Escaut, à quelque distance, à l'emplacement de l'ancien Anvers, pour comprendre que c'était bien là qu'autrefois les flots du fleuve venaient frapper.

C'était une espèce de monticule, un « bluff », comme disent les Anglais et les Américains, sur lequel les premiers habitants d'Anvers ont construit leurs habitations à l'abri des inondations qui s'étendaient au loin autour d'eux. Peut-être Anvers était-il alors une île entourée de bras de l'Escaut ou de criques formées par lui.

Je demanderai au gouvernement s'il est disposé à réclamer de ces propriétaires d'Anvers, qui successivement ont empris sur son domaine, la restitution de ces biens, comme il réclame aujourd'hui à la ville d'Anvers la restitution des quais construits par elle.

La situation me paraît plus défavorable aux propriétaires qu'à la ville d'Anvers qui, elle, peut au moins invoquer un titre régulier, c'est-à-dire, la rétrocession ou la cession faite par le gouvernement du roi Guillaume.

Je signale en passant ce fait spécial concernant la situation de l'ancien rivage, parce que je serai appelé tantôt à revenir sur ce sujet à propos de la direction à donner aux quais que l'on se propose de construire en remplacement de ceux qui existent aujourd'hui.

Mais, messieurs, si le titre qu'invoque le gouvernement, c'est-à-dire, la construction, par l'empire français, des quais d'Anvers, est le seul qu'il ait à faire valoir, je crains fort, en présence des renseignements que j'ai reçus hier à Anvers, qu'il ne se trompe complètement sur sa valeur. C'est la ville d'Anvers qui a construit tous les quais actuellement existants.

L'empire français n'a construit que des quais en bois, travaux très peu importants et périssables, que la ville d'Anvers a remplacés par des murs en forte maçonnerie; même la plupart de ces quais, sinon tous, ont été construits depuis 1830.

Si j'ai été bien informé hier, le « werf » c'est-à-dire, cette pointe qui s'avance dans l'Escaut, en face de la place Sainte-Walburge, a été construite en 1828 ou seulement terminée dans le cours de cette année, tandis que les quais proprement dits n'ont été construits et maçonnerie que depuis 1830.

Dès lors, la situation de la ville d'Anvers me paraît très claire. Elle est propriétaire des quais, non-seulement en vertu du titre de concession qu'elle a reçu du gouvernement hollandais, mais encore en vertu de ce fait qu'elle a construit elle-même et à ses exclusifs frais tous les quais existants.

Il résulte évidemment de ce que je viens de dire que l'administration communale d'Anvers, en refusant énergiquement de traiter sur les bases de l'article 1er que je viens de signaler à la Chambre, n'a fait que remplir son devoir le plus strict, qu'elle n'a fait que défendre les intérêts réels de la ville d'Anvers qui, d'après moi, sont indiscutables.

Et si l'administration communale d'Anvers a dû mettre dans cette discussion une certaine énergie, si elle a dû même aller jusqu'à menacer de rompre les négociations si on ne faisait droit à son opposition, c'est qu'elle y a été contrainte par cette attitude autocratique prise au début par le gouvernement. L'État reprend les quais ! Et je déclare hautement pour ma part, que je félicite l'administration communale d'Anvers de l'attitude qu'elle a prise dans cette circonstance et d'avoir défendu ainsi, non-seulement ses droits, mais en même temps ceux de toutes les municipalités de la Belgique.

Mais, messieurs, dans les affaires, surtout dans celles de cette nature, il n'y a pas que des droits. Souvent même les droits doivent céder aux faits et aux intérêts. Les faits, je viens de vous les exposer; examinons maintenant les intérêts.

Y a-t-il un intérêt réel, palpable, évident à ce que l'État soit propriétaire des quais? N'y a-t-il pas là, au contraire, une source abondante — et qu'il serait fort difficile de tarir, sinon en rentrant dans le droit et dans la réalité des faits — de conflits et même de dépenses de toute nature? Est-il bien démontré que l'État, propriétaire des quais d'Anvers et les exploitant à son profit, fasse une bonne affaire? Si le contraire était prouvé, ne serait-il pas démontré, en même temps, qu'il ferait une fâcheuse opération? Il me semble alors que l'intérêt serait singulièrement d'accord avec le droit et que par conséquent l'État ne s'imposerait pas un grand sacrifice en renonçant à cette source très-problématique de revenus.

Il me semble, messieurs, à la lecture des pièces qui nous ont été remises, que la ville d'Anvers, qui nous a fourni ses comptes d'exploitation, ne paraît pas avoir fait une très-belle affaire en exploitant non-seulement des quais, mais encore des bassins, et même toute une série d'établissements maritimes tout entiers construits dans les meilleures conditions d'économie, dans les meilleures règles au point de vue de la situation et de l'exploitation.

Les quais le long du fleuve, au contraire, ne seront jamais que des quais, c'est-à-dire, la voie publique.

Si l'État les exploite, le public tâchera de les restreindre le plus étroitement possible, dans leurs limites naturelles, tandis que si c'est l'administration communale de la ville d'Anvers qui en tire profit, comme elle est de la maison, la population d'Anvers se montrera toujours très-indulgente, de même que l'administration locale se montrera plus conciliante pour les empiétements ou vis-à-vis de l'envahissement de la voie publique pour l'exploitation commerciale des quais.

Il y a là, comme je le disais tantôt, une source de difficultés que l'État se créerait lui-même à plaisir et qu'il éviterait certainement en ne s'occupant pas de l'exploitation de cette partie de la voie publique, en ne s'immisçant pas dans cette partie épineuse de l'administration municipale, qui ne le regarde en aucune façon; et en laissant faire le commerce selon les circonstances et les occasions variables d'un grand commerce.

Heureusement après avoir posé ce principe absolu de reprise des quais dans le projet d'article 1er, je constate avec plaisir que dans la convention définitive le gouvernement a laissé cette clause dans l'ombre, où elle reposera, je l'espère du moins, en paix pendant quarante ans.

Le gouvernement s'est prudemment borné à réserver ses droits éventuels. Je le félicite, pour ma part, sincèrement d'avoir compris ce qu'il y avait d'inexécutable dans sa prétention et d'être entré sur ce point en accommodement avec l'administration communale de la ville d'Anvers.

L'article 1r a donc été modifié dans les termes suivants: Les quais d'Anvers entre l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel seront reconstruits sur un nouvel alignement aux frais de l'Etat, etc.

La prétention de reprendre les quais sans plus de formalités a donc été abandonnée, ce dont je félicite toutes les parties intéressées.

Messieurs, je dirai tout à l'heure, après avoir examiné les deux conventions, ce que, d'après moi, on aurait dû faire si l'on avait été animé de sentiments de conciliation et de bienveillance. Je dirai dans quelle mesure je l'accepte, cet article 1r, avec l'administration communale d'Anvers et sous les mêmes réserves qu'elle, s'il n'y a pas réellement moyen d'améliorer ce contrat compliqué et plein de difficultés pour l'avenir.

Les articles 2, 3, 4 n'offrent pas matière à discussion. Ils ne sont que l'application du principe déposé dans l'article 1r et par conséquent ils doivent être admis par les mêmes raisons. Seulement, je dois faire remarquer que dans l'article 2, le paragraphe final, qui est ainsi conçu (il s'agit des plans des quais) : « Ces plans indiqueront séparément et distinctement les parties de ces terrains qui continueront à servir de voirie communale » doit être supprimé ou omis.

Il me semble qu'en vertu de ce que j'ai dit tantôt des inconvénients, sinon des dangers de la propriété de l'Etat sur les quais de l'Escaut, ce paragraphe doit disparaître.

Je demande, en effet, comment il sera possible, dans la pratique, sans amener des complications continuelles, de délimiter strictement la partie de la voie publique qui sera la voirie communale de celle qui sera la voirie générale ou de l'Etat ?

Les quais feront alors comme aujourd'hui partie de la voie publique; ils ne peuvent évidemment être autre chose sans cesser d'être des quais. Même s'ils appartenaient à l'Etat, ils seraient soumis à une sorte de servitude non-seulement de passage, mais aussi de dépôt momen-

tané des marchandises sortant ou entrant ; mais cela n'en est pas moins la voirie publique soumise à l'autorité communale ; il faut que les chariots, les chevaux, les commissionnaires, les ouvriers du port puissent y circuler constamment

A moins de grilles et de murailles, ce qui ne ferait qu'empirer la situation, comment voudrait-on délimiter la voirie vicinale à front de rivière?

Je pense donc qu'on ferait bien d'éliminer ce paragraphe, même si l'article devait être adopté dans l'esprit où le gouvernement l'a rédigé.

Messieurs, l'article 5 qui concerne les péages à établir par l Etat sur les voies ferrées qu'il se réserve de pouvoir poser sur les quais, ne me paraît pas pouvoir être contesté : seulement il doit être bien entendu qu'en aucun cas et pour aucune raison ces péages ne seront ni arbitraires, ni différentiels et qu'ils seront les mêmes, pour tout le monde, que sur le chemin de fer exploité par l'Etat. Ceci entendu, l'article va de soi.

Messieurs, l article 6 ainsi que je vous l'ai expliqué à propos de l'article 1er, devrait disparaître complètement. D'après moi, les quais devraient être remis a la ville d'Anvers sans autres réserves que celles relatives aux tarifs, comme si elle les construisait elle-même, avec la seule obligation pour l'Etat de lui fournir des subsides suffisants pour les achever entièrement.

L'Etat ne devrait intervenir en aucune façon dans l'exploitation de ces quais Il éviterait par la, comme je l'ai déjà dit, une foule de complications peu graves dans le commencement, mais qui pourront devenir, avec le temps, excessivement nombreuses et inextricables.

Je me réserve donc complétement de ne pas adopter cet article, même dans le système du gouvernement. Si j'ai un conseil à lui donner, c'est d'être très large dans cette circonstance et de ne pas faire les choses à demi et en regimbant.

Je suis même convaincu que cette générosité sera très productive, plus productive, en réalité, que l'apparence de sauvegarde qu'il semble mettre à ses intérêts en stipulant une participation dans le produit net des quais.

Les articles 7 et 8, d'après moi, devraient être également supprimés. Si le système que je recommande était adopté, ils n'auraient aucune raison d'être. Il n'y aurait pas lieu d'établir des décomptes sur le coût des travaux, d'établir une comptabilité spéciale pour les recettes et dépenses, si la ville d'Anvers n'avait pas de partage à faire avec l'Etat. Tout cela est compliqué et mesquin.

Arrive maintenant l'article 9, qui, comme l'article 1er, a donné lieux aux plus vives discussions entre l'administration communale d'Anvers et le gouvernement, et cela à propos d'un seul mot.

De même que le gouvernement a voulu reprendre les quais, de même il a voulu imposer à la ville d'Anvers l'obligation de se soumettre pour le même mot à une signification différente, suivant la personne qui l'employait.

Pour le ministre, quand c'est l'Etat qui parle, « réclamer » veut dire exiger, ordonner, commander; mais quand c'est la ville d'Anvers ou tout autre solliciteur qui emploie ce même mot, « réclamer » veut dire demander, sans espoir certain d'obtenir.

Le gouvernement se réserve d'examiner avec bienveillance et même sans bienveillance les réclamations qui lui sont adressées. Mais si c'est lui qui « réclame », alors il faut y obtempérer sur l'heure.

Un seul moment de retard, une seule observation ne sont plus tolérés; si l'on n'accepte pas cette interprétation, on n'est plus d'accord avec le dictionnaire français. Eh bien, messieurs, je ne puis admettre ce système et, ici encore, je dois donner complétement raison à l'administration communale d'Anvers.

Je parle toujours dans le sens de la supposition que le contrat imposé à la ville d'Anvers reçoive sa pleine et entière exécution. Je dis donc que, dans le cas où un ministre quelconque, et il y en a de toutes sortes qui passent sur ces bancs, les uns raisonnables et c'est, fort heureusement, le cas qui se présente le plus souvent; mais il peut aussi s'en trouver qui ne le soient pas, et faudrait-il que, dans ce cas, la ville d'Anvers sacrifie ses intérêts les plus évidents à l'interprétation d'un mot à double entente inséré dans un contrat ?

Je ne le pense pas et je suis ici, je le répète, d'accord avec la ville d'Anvers pour dire que « réclamer » dans ce cas comme dans tous les cas veut dire : proposer d'examiner ensemble en vue d'arriver à une solution si on est d'accord.

Les articles suivants 10 et 11 sont rédigés dans le système du partage des recettes.

L'article 11 remet à 40 ans la discussion des points contestés aujourd'hui. Je crois que le gouvernement a fait très-sagement de remettre à cette date éloignée une contestation qui menaçait singulièrement de faire avorter tout le projet; mais je pense que mieux vaudrait encore supprimer tout d'un coup tous motifs de discussions nouvelles, même dans 40 ans, en adoptant le système que j'ai indiqué tout à l'heure, c'est-à-dire, en remettant purement et simplement les quais reconstruits à la ville d'Anvers, sans aucune prétention, de la part de l'État, d'intervenir ni dans leur administration, ni dans leur police, ni dans les recettes.

L'article 12 est de pure exécution. L'article 13 se rapporte uniquement à la convention avec la Société immobilière dont j'aurai à m'occuper tout à l'heure. Les articles 14 et 15 ne peuvent donner lieu à aucune objection.

Je passerai donc immédiatement à la convention conclue avec la Société Immobilière ou plutôt, pour parler le langage du projet, avec le docteur Strousberg. Cette convention est également soumise à notre approbation.

Vous connaissez, messieurs, quelles étaient les obligations du docteur Strousberg lorsqu'il a acquis les terrains de la citadelle du Sud.

Vous savez qu'en échange de 14 millions d'une part, et d'autre part, de certaines obligations consistant à construire de nouvelles et vastes installations maritimes à Anvers, ainsi qu'une station située sur les terrains mêmes qui lui étaient concédés, on lui cédait la revente, à son profit, des terrains excédants et l'exploitation à son bénéfice des établissements créés à ses frais.

Le docteur n'ayant, pour les raisons que j'ai déjà dites, pu exécuter ses conventions a donc cédé son contrat avec toutes ses obligations à la Société immobilière. Mais celle-ci, qui s'était probablement mise d'accord avec le gouvernement, en quoi elle a agi très sagement, a demandé des changements notables dans le contrat Strousberg ; elle

a donc obtenu d'être complétement exonérée de la création des nouveaux établissements maritimes que le docteur Strousberg avait accepté de faire ; elle a obtenu, un changement de l'emplacement de la station qui met cette station, en grande partie au moins, en dehors des terrains qui lui sont concédés et sur des terrains à exproprier ; elle a, en outre, obtenu de transformer les bassins maritimes en une simple gare pour le batelage fluvial qui remplacera les canaux existants qui doivent être remblayés.

Enfin, elle a obtenu du gouvernement la construction, à l'extrémité de sa concession, — c'est-à-dire, dans la situation plus favorable à ses intérêts et, en même temps, je dois le dire, aux intérêts bien entendus du port d'Anvers qu'il ne s'agit pas d'amoindrir ; au contraire, si cela est possible, il faudrait plutôt l'étendre — elle a donc obtenu, dis-je, du gouvernement — sans aucune dépense ou risque pour elle, sinon la délivrance d'un certain nombre d'actions — la construction de ce pont.

De plus, elle a obtenu de pouvoir faire tous les travaux qui lui incombent, y compris même les payements qu'elle s'est engagée à faire à l'État, au moyen d'un emprunt à lots, faveur qui n'avait jusqu'à présent été accordée qu'aux villes, en vue d'intérêts publics. Si je vous signale ces différents points, ce n'est pas pour blâmer la Société immobilière d'en avoir sollicité l'octroi, ni même pour lui reprocher d'avoir obtenu ces faveurs, mais c'est pour mieux faire ressortir le contraste qui existe, et qui a frappé tout le monde, entre la manière de procéder envers la Société immobilière, institution privée, d'un côté, et l'administration communale actuelle d'Anvers, qui représente de grands et durables intérêts publics. C'est ce contraste qui a surtout blessé, je dois le dire, le sentiment public.

Sans doute, les intérêts de la Société immobilière sont très respectables, et il est loin de ma pensée de vouloir y nuire ; mais je dis que les intérêts de la ville d'Anvers sont beaucoup plus respectables encore et ils auraient dû être sauvegardés avec une sollicitude beaucoup plus grande que les intérêts privés. La Société immobilière est destinée à disparaître un jour, après avoir recueilli les bénéfices légitimes qu'elle est en droit d'attendre de ses opérations. Mais la ville d'Anvers restera debout, avec tous ses droits et avec tous ses intérêts ; et c'est ici surtout que se montre d'une façon plus claire, si possible, l'inconvénient qu'il y a, d'après l'esprit de nos institutions, de voir ces grands intérêts permanents en conflit avec les intérêts passagers, personnels et éphémères des partis.

J'appelle sur ce point l'attention de M. le ministre des finances qui a traité toute cette affaire ; je le lui signale surtout afin que, s'il en a encore le moyen, il puisse mieux ménager les intérêts futurs de la ville d'Anvers et qu'il le fasse avec toute la bienveillance qu'un gouvernement sage doit aux intérêts légitimes d'une population qui par ses votes s'est placée momentanément dans l'opposition.

Quant aux détails du contrat avenu entre le gouvernement et la Société immobilière, je n'ai guère à relever qu'un seul point en dehors des observations générales, que je viens de vous soumettre.

Il concerne l'article 5. Par cet article l'Etat s'est réservé un droit qui est en même temps réservé à la ville d'Anvers : celui de reprendre à certaines conditions le bassin du batelage intérieur.

Je n'ai pas bien compris si ces deux droits sont indépendants l'un de l'autre ou si le gouvernement doit agir d'accord avec la ville d'Anvers pour que celle-ci puisse agir. Mais peu importe.

L'Etat et la ville d'Anvers ont le droit, dans les six mois, de déclarer qu'ils veulent exploiter eux-mêmes le bassin du batelage, bien entendu en se chargeant non-seulement des frais de construction du bassin, mais même de ceux des quais du canal et des écluses qui mettent le bassin en communication avec l'Escaut. Messieurs, cette condition peut paraître, au premier abord, assez naturelle et conforme aux droits de la société contractante. Il semble, au premier abord, qu'il soit naturel que si l'Etat ou la ville d'Anvers veulent exploiter le bassin, ils le construisent à leurs frais. Aussi ce n'est pas sur ce point que j'appelle votre attention ; mais c'est sur un autre point, qui me semble fort important.

Les terrains cédés à la société sont une propriété publique. Ils sont destinés à un usage d'utilité publique.

Si ces terrains appartenaient à des particuliers, l'Etat pourrait les décréter d'emprise pour cause d'utilité publique et par conséquent les faire passer dans son domaine. Mais point, ils sont d'ores et déjà du domaine de l'Etat ; il s'agit de les appliquer directement à un usage public; on les prend à la société concessionnaire dans l'état où elle les a reçus elle-même sans qu'elle y ait fait aucuns frais, et cependant il est stipulé, dans cet article, que l'Etat comme la ville d'Anvers seront obligés de payer 40 francs par mètre carré pour l'acquisition de ces terrains, exactement comme si la société les avait approprié elle-même et à ses frais. Je ne puis pas comprendre cette stipulation.

J'eusse compris qu'il eût été imposé à la société concessionnaire de faire rétrocession pour des usages publics de certaines parties des terrains qu'on lui cède au prix coûtant ou plutôt en ne les lui faisant pas payer, en les déduisant du prix d'acquisition à payer par elle.

J'aurais compris qu'on ait dit à la ville d'Anvers : Sur ces terrains que nous vous livrons au prix coûtant, vous construirez les bassins, vous construirez les abords à vos frais, à vos risques et périls et vous profiterez des revenus qui pourront en résulter. Mais ce que je ne puis sanctionner sans protestation, c'est cette obligation imposée à la ville d'Anvers comme à l'Etat et à l'Etat comme à la ville d'Anvers de payer 40 francs ce qui n'en coûtera que 14 ou 15 peut-être à la société concessionnaire.

Tel est le point que je signale dans cet article à l'attention de la Chambre et j'espère qu'il sera encore temps de rectifier le contrat sur ce point.

Messieurs, je crois pouvoir borner à ces observations ce que j'ai à dire des deux contrats qui sont soumis à nos discussions et à notre approbation.

Je demanderai maintenant à la Chambre la permission d'entrer dans un autre ordre d'idées et d'examiner quelques autres points qui ne sont pas du ressort direct des conventions, mais qui sont plutôt du domaine de l'exécution de la loi que nous allons voter. Mais je pense qu'il est de la plus haute importance, dans ce moment surtout,

d'appeler sur ces points l'attention du gouvernement chargé de les exécuter.

La première de ces questions est celle relative aux quais ou plutôt à la direction des quais rectifiés.

D'après le plan que nous avons tous reçu et que j'ai dans ce moment sous les yeux, contrairement à l'avis de la commission dite de 1870, instituée par le gouvernement d'alors, le gouvernement actuel serait disposé à créer sur l'Escaut à Anvers, un quai en ligne droite depuis la batterie Saint-Michel jusqu'au musoir des anciens bassins.

Je ne saurais assez prémunir le Gouvernement contre ce projet. Tous les ingénieurs hydrauliques, tous les ouvrages qui traitent de la matière ou, pour mieux dire, tous les faits sont d'accord sur ce point; et, du reste, il suffit d'écouter l'escaut lui-même dans son langage précis et énergique, rapporté sur le plan même que nous avons sous les yeux; c'est que la ligne droite est absolument contraire à la conservation du chenal du côté de la ville d'Anvers.

Aussi, si vous voulez reporter ce chenal de l'autre côté de la rivière, du côté de la Tête-de-Flandre, vous n'avez qu'à adopter le plan qui est proposé, ou, tout au moins, indiqué par le gouvernement.

L'Escaut, comme tous les fleuves du monde, se tient du côté de la courbe concave, il fuit la ligne convexe; c'est en vertu de cette règle invariable qu'il a fui la rive droite, à la suite des empiétements successifs des constructions que j'ai signalés tout à l'heure sur la laisse de la rive droite. Le chenal ne suivra pas la ligne droite, tandis qu'il suivra la ligne concave.

Tous les auteurs sont d'accord sur ce point, et l'hydrographe John Weale, cité dans le rapport de la section centrale, est beaucoup plus affirmatif que dans la traduction qu'elle donne de sa pensée. Il la prohibe strictement surtout là où il doit s'établir un trafic, comme à Anvers.

Je m'attends à m'entendre dire que si le gouvernement s'est rallié à l'idée de la ligne droite, c'est afin d'économiser les deniers des contribuables. Il craint que pour suivre la ligne concave indiquée par la commission de 1870, il ne soit obligé de faire des expropriations considérables.

J'ai appris hier, à Anvers, que les devis faits pour l'exécution du plan de la commission de 1870 en vue de donner aux quais une largeur uniforme de 60 mètres, s'élevaient de 6 à 8 millions pour les expropriations.

Je ne sais si cette donnée est exacte, mais je la livre comme je l'ai reçue hier.

Néanmoins, à mon sens et par la connaissance que j'ai des localités, je pense que cette évaluation est exagérée; mais, ne le fût-elle pas, je suis d'avis qu'il y aurait encore économie à faire une dépense que l'on peut apprécier d'avance avec quelque exactitude plutôt que de se lancer dans l'incertain, dans les éventualités, dans les *alea* nombreux, dont les retards seront les principaux, de la construction de quais au milieu du chenal profond qui sert aujourd'hui à la navigation.

Non-seulement on risquerait d'obstruer ce chenal, ce qui serait pour la ville d'Anvers et pour le pays tout entier une perte beaucoup plus considérable que celle de quelques millions de francs, mais on n'est pas du tout certain du succès d'une opération aussi compliquée et aussi délicate.

Quelque avancés que soient aujourd'hui la science et l'art des constructions maritimes, même dans des profondeurs d'eau considérables, il y a toujours une difficulté très grande à faire des travaux sous 11 ou 12 mètres de profondeur d'eau à marée basse, c'est-à-dire à 14 ou 15 mètres à marée haute, et cela sur un sol peut-être peu solide et mobile.

Ce sont, sans doute, là des questions d'art que nous n'avons guère à discuter ici. Mais je les signale au gouvernement pour lui faire comprendre que les expropriations devant s'élever même a un chiffre notable, il y aurait encore avantage et même économie, surtout au point de vue de la conservation du chenal, d'exproprier quelques douzaines de vieux bâtiments plutôt que de bâtir un quai en plein chenal navigable.

Mais, quand on aborde une question aussi importante, aussi grande, quoique concentrée sur un espace aussi restreint que celui occupé par les quais d'Anvers ce n'est pas l'économie initiale qu'il faut examiner, mais c'est ce que je pourrais appeler l'économie successive, l'économie de chaque instant dans l'avenir.

Une somme de quelques millions peut être considérée comme une forte dépense à un moment donné, surtout si elle est faite sans espoir de la recouvrer par des produits directs et immédiats. Mais si, dans des travaux de cette nature, vous économisez à l'origine quelques millions, et que comme conséquence vous vous imposiez dans l'avenir des dépenses considérables et sans cesse renouvelées pour l'entretien de ces travaux, et pour maintenir l'état de navigabilité du fleuve, il est évident, d'après moi, que l'économie ne serait plus qu'apparente au lieu d'être réelle.

Je conseillerai donc au Gouvernement de dépenser quelques millions de plus, s'il le faut, pour les quais d'Anvers, mais de conserver le chenal tel que la nature l'a tracé devant Anvers et de ne pas chercher à le restreindre ni à le détourner.

La question que je soulève devant vous ne saurait être assez étudiée; j'ai encore pu constater hier combien le courant descendant de l'Escaut était prononcé de la rive droite vers la rive gauche à partir du canal Saint-Jean; hier, à marée descendante, le yacht *Victoria et Albert*, ancré au milieu de la rivière, était évidemment oblique au cours normal apparent de la rivière; l'alignement de ses mâts donnait depuis le canal Saint-Jean, dans la direction du fort Isabelle, de telle sorte qu'il avait plutôt l'air d'être en travers de la rivière.

Il est évident que ce navire indiquait la direction normale du courant profond, car il n'était et n'eût pu rester un seul instant dans une autre direction que celle du courant.

Il indiquait donc d'une manière certaine cette direction; du reste il suffit de voir la carte que nous avons sous les yeux, pour reconnaître que le chenal a été rejeté violemment vers la rive gauche à la suite des emprises faites sur la courbe concave de la rive droite. J'indique ce point à l'honorable ministre des finances et au gouvernement afin que, dans la décision qu'il aura à prendre en cette matière, il n'aille pas de gaieté de cœur, pour un intérêt temporaire, compromettre la situation et même l'existence de la rade d'Anvers.

Je suis tellement convaincu qu'en adoptant les idées

émises par le gouvernement sur ce point, non-seulement on ne favoriserait pas le port d'Anvers, mais que même on risquerait de lui causer un dommage irréparable, que je ne suis pas disposé à voter un centime, si je n'ai pas, sur ce point, la garantie que les idées du plan qui nous a été distribué par le gouvernemeut ne seront pas suivies.

Le deuxième point sur lequel je désire également appeler l'attention de la Chambre et celle du gouvernement est relatif à la construction du pont sur l'Escaut. D'après une pétition que nous avons reçue hier, une une partie au moins du commerce d'Anvers se montre hostile à ce projet.

Je ne puis me ranger à cet avis.

Je suis persuadé qu'un pont sur l'Escaut, construit soit aux environs de l'emplacement désigné, soit sur cet emplacememt même, dans les conditions générales indiquées dans les pièces qui nous ont été remises, c'est-à-dire, avec trois ou même quatre piles seulement, dans le lit du fleuve, ne peut occasionner ni à la rade ni au fleuve aucune espèce de dommage.

Je suis convaincu, en outre, que cette voie de communication permanente au-dessus du fleuve sera de la plus haute importance tant pour la prospérité d'Anvers que pour les intérêts généraux du pays et notamment des deux Flandres.

Je suis donc complétement d'avis que le gouvernement ne doit pas abandonner cette partie de ses projets, que le gouvernement doit l'exécuter dans les meilleures conditions possibles pour le trésor et pour les contribuables, cela va de soi, mais aussi dans les conditions indispensables pour conserver la rade et pour ne pas entraver la navigation dans l'intérieur du pays.

Voilà, messieurs, les deux conditions que je mets et que tout homme sensé doit mettre, je pense, à cette construction : ne pas compromettre l'existence de la rade d'Anvers, c'est-à-dire laisser aux eaux du flux et du reflux leur libre circulation et ne pas entraver la navigation.

Comme je l'ai dit tantôt, messieurs, trois piles placées dans une partie de la rivière, où elle a six cents mètres de largeur, ne pourraient influer en rien sur le mouvemeut des eaux ; la perturbation qu'elles pourraient causer serait si minime qu'on peut n'en tenir aucun compte.

Les effets qu'elles pourraient produire seraient tout à fait locaux, et ne pourraient pas s'étendre à une distance appréciable. Mais il n'en est pas de même quant à la navigation intérieure. Une expérience récente a démontré toute l'importance de mettre le tablier des ponts à une hauteur assez grande pour que la navigation ordinaire d'un fleuve ne soit pas entravée.

On vient d'ouvrir, il y a quelques semaines, à la circulation le pont de Saint-Louis sur le Mississipi.

La partie inférieure du tablier est placée à 50 pieds, c'est-à-dire, environ 16 mètres au-dessus des plus hautes crues.

Il a été découvert, quand le pont était construit, qu'il était une entrave à la navigation des grands bateaux à vapeur ; qu'il faudrait, non-seulement diminuer la hauteur de leurs cheminées, mais même abaisser les constructions supérieures de ces bateaux, c'est-à-dire, l'observatoire et la cabine dans laquelle se trouvent les pilotes.

Or, comme la navigation du Mississipi exige que ces observatoires soient très-élevés pour découvrir de loin les obstacles qui peuplent cette rivière, il a été décidé par le congrès qu'un canal serait construit pour permettre aux grands bâtiments de passer sans être obligés à modifier leurs installations.

De cette façon, la compagnie du chemin de fer qui a construit le pont de Saint-Louis se trouve maintenant, à peine l'ouverture du trafic commencée, obligée de faire un travail dispendieux et considérable, car on a jugé que la navigation d'un fleuve est un intérêt plus puissant que n'importe quel chemin de fer.

Si on avait mieux étudié la question d'avance, en élevant de quelques pieds le pont qui, malheureusement, correspond immédiatement à un tunnel, construit depuis longtemps sous une partie de la ville Saint-Louis, on aurait évité à la navigation ce grand désagrément; car il est toujours difficile, sur un courant aussi fort que celui du Mississipi, de faire entrer un bateau dans le canal et de l'en faire sortir. On aurait donc évité de grands frais pour une société et de grands embarras pour la navigation.

J'appelle donc sur ce point l'attention toute spéciale du ministre qui sera chargé de décider cette question. Le pont sur l'Escaut doit être élevé à une hauteur suffisante, non-seulement pour ne pas entraver la navigation du petit batelage, mais également pour ne pas entraver la navigation à vapeur.

Quant aux navires à mâture élevée, en nombre assez restreint du reste, qui remontent au-dessus de ce pont, je pense que, pour ne pas entraver leur circulation et pour ne pas élever le pont au-dessus de certaines proportions, ce qui est toujours très difficile dans un pays aussi plat que les environs d'Anvers, je crois qu'il faudra se résoudre à faire un canal avec un pont tournant à travers lequel ils pourront passer.

Mais je le répète, il est, d'après moi, indispensable, si on ne veut pas forcer la puissance commerciale de l'Escaut vers l'intérieur et forcer la navigation à vapeur à se restreindre aux modèles les plus petits, de ne pas abaisser le tablier du pont en dessous de 14 ou 15 mètres de passage libre en tout temps.

J'appelle sur ce point toute l'attention du gouvernement.

Messieurs, comme je vous l'ai annoncé tantôt, je vous dirai en terminant ce long discours, comment j'aurais compris que l'affaire d'Anvers fût conduite et terminée

Il est évident, d'après moi, que l'Etat doit faire la dépense des nouveaux quais à construire à Anvers.

Il n'y a pas de raison plausible pour que l'Etat, qui est intervenu dans les dépenses de ce genre et d'autres analogues, non-seulement à Ostende, à Liége et dans presque toutes les villes du pays, puisse refuser à la ville d'Anvers son concours dans une dépense aussi considérable et d'un intérêt aussi général.

D'après moi, cela ne serait pas juste, cela ne serait pas même pratique, car je crois qu'après les efforts considérables qu'elle a faits, la ville d'Anvers n'est pas en mesure de mettre dans la construction des quais le capital assez considérable, très considérable même, pour les finances d'une ville sans espoir de rémunération immédiate.

La rénumération sera sans doute progressive; elle arrivera peu à peu, si l'administration se fait dans de bonnes con-

ditions. Mais quand une ville doit emprunter, elle doit immédiatement servir les intérêts et consacrer des sommes importantes à l'amortissement. Elle ne peut différer ces obligations à des temps meilleurs.

Je dis donc que, d'après moi, l'intervention du gouvernement ne peut pas être discutée, si nous examinons les choses de haut, si nous les voyons dans leur vrai jour en nous inspirant des sentiments de haute justice distributive, dont nous ne devons jamais nous départir.

Ce principe une fois admis, il me semble que s'il n'y avait pas eu entre l'administration communale de la ville d'Anvers et le gouvernement, les tiraillements politiques que j'ai signalés tantôt, la solution était simple et facile à définir. L'état aurait dit à la ville d'Anvers : Je ne vous vends pas les terrains de la citadelle. Je vous les donne comme ma part de subside pour vos installations. N'est-ce pas, en effet, un procédé assez singulier que de vendre des terrains d'un côté pour en consacrer le produit à des fortifications et de l'autre de donner une somme égale ou supérieure pour faire les quais.

J'aurais donc compris que le gouvernement eut donné les terrains du Sud comme subside à la ville d'Anvers pour la construction de quais, en stipulant des conditions favorables aux intérêts généraux du commerce et à ceux du pays en général.

Dans ces conditions, je ne crois pas que l'administration de la ville d'Anvers eût refusé cette proposition, et l'Etat aurait ainsi réalisé une très grande économie ; car je doute qu'il parvienne à construire les quais avec le prix réel qu'il recevra pour la vente des terrains de la citadelle du Sud.

Je pense, d'autre part, que si la ville d'Anvers, assurée qu'elle était naturellement du concours sympathique de tout le monde et de tous les intérêts, avait fait cette entreprise, elle serait parvenue sans difficulté et sans rencontrer aucune des nombreuses entraves que j'ai signalées tantôt, à construire les quais plus facilement, plus rapidement et plus économiquement que l'Etat lui-même.

Celui-ci serait resté dans son rôle protecteur en se conservant que le haut contrôle et la haute direction des travaux.

En s'entendant avec la Société immobilière ou avec toute autre, l'administration communale d'Anvers aurait pu, dans les meilleures conditions possibles, réaliser la transformation complète de la ville dans le sens de la plus grande utilité commerciale possible et cela en moins de temps et à moins de frais qu'on ne le fera par le système que va consacrer le projet de loi.

Je n'ai aucun espoir de faire revenir le gouvernement sur ce qu'il a fait. Je le crois trop engagé pour qu'il puisse reculer aujourd'hui. Mais je déclare bien fermement que je n'hésiterais pas à proposer le rejet des conventions qui nous sont soumises, s'il était possible d'entrer dans la voie que je vous ai indiquée.

En présence de cette situation et dans la conviction que j'ai de l'urgence indiscutable d'une solution pour la ville d'Anvers, je déclare que, comme membre de la section centrale, j'approuverais ces conventions, comme les ont approuvées les représentants directs de la ville d'Anvers. Je me réserve toutefois de ne pas voter un centime, si je n'ai mes apaisements sur les points que j'ai indiqués.

Je me réserve tout naturellement mon vote, jusqu'aux explications que je recevrai du gouvernement.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je demande la parole pour adresser une question au Gouvernement.

Messieurs, vous aurez remarqué, dans la correspondance échangée entre M. le ministre des finances et la ville d'Anvers, que le gouvernement a déclaré consentir dès à présent à la suppression des fronts intérieurs de la citadelle du Nord.

M. le ministre de la guerre étant présent, je désire savoir si l'autorité militaire accepte aujourd'hui, sans compensation, la suppression des fronts intérieurs et s'il n'y a rien de caché sous les déclarations du Gouvernement ; je désire savoir si l'on ne doit pas construire de nouveaux travaux militaires en remplacement de ce qu'on ferait disparaître.

M. le lieutenant général THIBAULD, ministre de la guerre. — Messieurs, dans la séance du 14 Décembre 1871, M. le ministre des finances Malou s'est exprimé de la façon suivante au sujet de la citadelle du Nord.

« **M. MALOU.** — Deux points ont été signalés dans le cours des débats antérieurs : l'un se rapporte à ce que j'appellerai un incident ; l'autre, à la question de principe.

« L'incident, c'est la question d'Anvers ou plutôt de la citadelle du Nord. Sur ce point, messieurs, je me réfère à une déclaration qui a été faite à la Chambre par l'honorable M. Frère. »

Cette déclaration est parfaitement connue de la Chambre ; je crois donc inutile d'en donner lecture et je me borne à déclarer que je m'y réfère également.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je sais parfaitement que des discussions ont eu lieu sur la suppression des fronts intérieurs de la citadelle du Nord ; je sais aussi que l'honorable ministre des finances, ayant à s'expliquer à ce sujet, a déclaré à la Chambre qu'il se référait à la déclaration que j'avais faite à une autre époque à ce sujet et qu'il ne voulait ni y ajouter un mot, ni en retrancher un.

Mais j'ai eu l'honneur de faire remarquer alors que cette déclaration a été suivie de certains actes : le gouvernement, qui avait promis d'examiner s'il y avait des inconvénients à supprimer les fronts intérieurs de la citadelle du Nord, a fait ultérieurement connaître à la Chambre que l'on pouvait consentir à leur suppression, à la condition de les remplacer par un mur crénelé.

Ce mur crénelé, destiné à remplacer les fronts intérieurs, n'étant pas commandé par l'intérêt général, nous avons ajouté que nous consentirions volontiers à ce que la ville d'Anvers l'exécutât à ses frais, si elle y trouvait quelque intérêt.

L'honorable ministre des finances, à la suite de cette seconde explication, nous a dit qu'il avait fait des recherches au département de la guerre et qu'il n'avait pas trouvé l'avis d'autorités militaires quelconques qui acceptassent la substitution de ce mur crénelé aux fronts intérieurs qui existent aujourd'hui. J'ai répondu à l'honorable ministre que le gouvernement en avait délibéré, ce qui suffisait parfaitement ; que telle était l'opinion de M. le ministre de la guerre et qu'il l'avait exprimée dans la Chambre.

L'honorable ministre des finances ou l'honorable ministre de la guerre est-il encore d'avis que l'on peut remplacer les fronts intérieurs par un mur crénelé, ou

bien ne doit-il plus exister de mur crénelé? Voilà la question.

M. JACOBS. — Je demande la parole.

M. FRERE-ORBAN. — Lorsque ces discussions ont eu lieu, j'entrevoyais parfaitement une équivoque et j'ai pris le soin de la signaler.

Lorsque M. le ministre des finances tenait le langage qu'a rappelé M. le ministre de la guerre, l'honorable membre qui a demandé la parole tout à l'heure, nous disait: Ce n'est pas ainsi; il y a autre chose M. le ministre des finances ne prend pas le même engagement que son prédécesseur.

Le gouvernement décidera ultérieurement ce qu'il y aura à faire.

J'ai répliqué que pour ce qui me regardait je ne tenais qu'à une seule chose : c'est que du moment où l'on se retranchait derrière une déclaration émanée de moi, au nom du gouvernement, on devait l'accepter telle que je l'avais faite devant la Chambre.

J'ai ajouté que M. le ministre des finances n'était pas lié par cette déclaration, qu'il pouvait faire autre chose s'il le voulait; que s'il entendait renoncer à la citadelle du Nord ou aux fronts intérieurs, avec ou sans conditions, nous aurions à apprécier ses actes; mais qu'ils ne pouvaient être couverts par les déclarations que l'on invoquait. C'est là ce que je tenais. à cette époque, à bien éclaircir. Aujourd'hui, on veut encore se maintenir dans les mêmes obscurités. Les explications qui viennent d'être données sont pleines de réticences. On se réfère à ces mêmes explications. Je demande formellement si l'autorité militaire n'a pas décidé qu'au cas où l'on supprimerait les fronts intérieurs de la citadelle du Nord, on les remplacerait par d'autres ouvrages, et notamment s'il ne faudrait pas construire un nouveau fort au coude du fleuve nommé, je crois, le coude des Anguilles ?

Expliquez-vous clairement. Si telle est l'opinion du département de la guerre, donnez-en connaissance à la Chambre et ne vous retranchez pas derrière une déclaration qui n'a évidemment rien de commun avec de tels projets.

M. MALOU, ministre des finances. — Voici, d'après mes souvenirs, ce qui s'est passé au mois de Décembre 1871.

Mon honorable collègue vient de vous lire une partie de ce qui s'est dit à la première séance; il n'a pas lu la déclaration de l'honorable M. Frère, parce qu'elle est connue. Je crois pourtant qu'il est bon de la résumer, toujours de mémoire; je vérifierai le texte ce soir.

L'honorable M. Jacobs demandait, en 1868, si les fronts intérieurs de la citadelle du Nord pouvaient disparaître, et l'honorable ministre des finances de cette époque lui répondait affirmativement.

L'honorable M. Jacobs, insistant, demandait encore si le mur crénelé ne pourrait pas aussi disparaître et l'honorable ministre répondit à peu près ceci :

« En vérité, nous sommes en si bonnes dispositions que nous examinerons même ce point-là. »

Telle était la première déclaration de 1868, que nous avons faite nôtre à l'époque de l'avénement du cabinet actuel qui, comme, vous le savez, est né pendant la discussion du budjet de la guerre.

A une séance subséquente, l'honorable M. Frère-Orban est revenu sur cette même question et j'ai eu l'honneur alors de m'expliquer d'une manière plus complète sur la question qu'il vient de soulever de nouveau.

J'ai répondu que trois conditions étaient indispensables pour qu'on changeât le dispositif militaire existant aujourd'hui au nord d'Anvers :

Première condition : que la défense de la place ne fût en aucune manière affaiblie;

Deuxième condition : que les finances de l'Etat ne fussent point engagées pour faire de nouveaux ouvrages militaires;

Troisième condition : que les changements à faire fussent nécessaires ou du moins réellement utiles aux intérêts du commerce d'Anvers.

La déclaration que je viens de résumer, je la renouvelle aujourd'hui.

Dans la négociation qui a précédé la convention actuelle, la question a été soulevée et je me suis expliqué comme je le fais en ce moment.

Quelle est donc aujourd'hui la situation vraie sous ce rapport? Le Gouvernement a admis, comme l'honorable M. Frère-Orban, que les fronts intérieurs pouvaient disparaître, mais que s'ils disparaissaient il fût reconnu par les hommes compétents, par l'autorité militaire, que s'il y avait d'autres ouvrages à établir pour ne point affaiblir cette partie de la place, cette dépense devait être faite par la ville d'Anvers.

Et la conclusion pratique? A la fin de la négociation, j'ai dit à l'administration communale (la ville d'Anvers ayant après la division du travail, qui est la base du projet actuel, à étendre et à agrandir les bassins au nord), qu'elle peut présenter au gouvernement un projet comprenant la démolition des fronts intérieurs.

Quelles sont les probabilités? Y a-t-il une décision actuelle?

Non, il n'y a pas de décision actuelle; il ne peut y en avoir; il ne doit du moins pas y en avoir : nous sommes à ce point.

Je maintiens fermement et, aussi longtemps que j'aurai l'honneur de siéger à ce banc, je maintiendrai ces trois conditions.

La ville d'Anvers présentera un plan; lorsqu'il sera présenté, il devra être examiné à deux points de vue.

Y a-t-il utilité commerciale et que faut-il faire, quels sont les ouvrages militaires à établir, si, par suite des transformations faites dans l'intérêt du commerce, les fronts intérieurs sont supprimés et ne sont point remplacés par un mur crénelé? Je tâche, messieurs, d'être aussi net et aussi complet que possible.

J'ai présenté à la fois deux questions et j'ai eu tort. Quelles sont les probabilités et y a-t-il décision?

Je viens de dire qu'il n'y a pas de décision et qu'elle viendra à son heure.

Quant aux probabilités, lorsqu'il sera reconnu utile au commerce d'étendre les établissements maritimes jusqu'aux terrains militaires actuels, l'on arrivera, selon moi, à reconnaître que, moyennant un ouvrage établi au coude de l'Escaut, non-seulement on aura maintenu la force défensive actuelle de cette partie de notre grande forteresse, mais qu'on l'aura améliorée.

Ce n'est qu'à cette condition, ce n'est que dans ces termes que nous adopterons un changement à ce qui existe aujourd'hui.

Dans notre pensée, après les dépenses que le pays s'est imposées pour créer la forteresse d'Anvers, l'intérêt qui domine tous les autres est celui de la défense nationale; il faut chercher à satisfaire, dans la plus large mesure possible, les intérêts commerciaux; il faut surtout chercher à concilier, et j'ai la conviction qu'en y apportant, de part et d'autre, de bonnes et loyales intentions, en recherchant les meilleurs moyens, on parviendra à opérer, là comme ailleurs, cette conciliation si désirable.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je demande la parole.

M. JACOBS. — Messieurs, si je n'avais craint de paraître rechercher une vaine et mesquine satisfaction d'amour-propre, je n'aurais pas attendu jusqu'à présent pour prendre acte ici de la déclaration du gouvernement insérée dans la lettre adressée, le 27 décembre dernier, à l'administration communale d'Anvers, déclaration dont il résulte que ce n'est pas l'hororable M. Malou seulement mais le cabinet entier qui est prêt à approuver, pour l'extension successive des établissements maritimes du Nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux, emportât-il suppression des fronts intérieurs de la citadelle du Nord.

Cette déclaration a été accueillie à Anvers dans tous les camps, dans tous les partis (si je ne suis pas l'organe de tous, je suis au moins leur écho) avec une satisfaction complète.

Et, en effet, messieurs, quelle était la question qu'il s'agissait de résoudre? L'honorable M. Frère, en 1868, avait admis le remplacement des fronts intérieurs par un mur crénélé. Il s'était même, sur mes instances, engagé à examiner si ce mur crénelé lui-même ne pouvait être supprimé. Mais cet examen ayant été fait, il aurait, d'après les déclarations de l'honorable membre, été reconnu que cette suppression complète ne pouvait se faire. C'est ce qu'il constatait à la séance du 19 décembre 1871 en disant :

« La question, en ce qui conserne le cabinet dont j'ai fait partie, a été résolue comme elle devait et comme elle pouvait l'être...

« Au surplus, le gouvernement est parfaitement libre dans ses déterminations; s'il ne veut pas que la question reste fermée, il peut la rouvrir. »

L'honorable M. Malou n'a pas fait autre chose. L'examen, clos par M. Frère, a été rouvert par M. Malou, et le premier résultat de cet examen, qui a duré deux ans, est constaté dans la déclaration insérée dans la lettre du 27 décembre 1873.

Il y a aujourd'hui un point nouveau qui est acquis : les front intérieurs ne doivent pas être maintenus; le gouvernement admet qu'ils ne sont pas sacro-saints, qu'on peut les remplacer par d'autres ouvrages et que l'espace, si utile à l'extension de nos établissements commerciaux, occupé actuellement par les glacis, les fossés et les fronts intérieurs, pourra être affecté à une destination commerciale.

Personne, messieurs, au moment des déclarations de décembre 1871, n'a pu se bercer de l'espoir que les fronts intérieurs ne seraient remplacés par aucun autre ouvrage militaire.

Ce que l'on demandait, c'est qu'ils ne fussent pas remplacés par d'autres fronts en pierre, laissant subsister là un ouvrage fermé, dont les matériaux seuls auraient changé.

Ce qui nous importait, c'était d'obtenir la disposition, de ces terrains, c'était d'obtenir l'espace, c'était d'obtenir le développement nécessaire au commerce d'Anvers.

Que disais-je à cette époque? Qu'elle solution indiquais-je au gouvernement, solution qui résultait pour moi d'un examen approfondi de la question et des conversations que j'avais eues avec des militaires éminents?

Cet ouvrage à construire à la batterie des Anguilles, auquel faisait tout à l'heure allusion l'honorable M. Frère, et après lui l'honorable M. Malou, c'est celui que j'indiquais dès lors comme étant la solution de cette grave question. J'ai indiqué cette solution non comme la mienne, je ne prétends pas avoir des connaissances spéciales en matière militaire, mais comme celles qu'indiquaient les hommes, je pourrais dire l'homme le plus compétent en Belgique.

Voici comment, à la séance du 15 décembre 1871, j'indiquais cette solution.

« L'on peut supprimer les fronts intérieurs et une partie du front qui regarde le fleuve et y substituer un petit fortin à coupoles cuirassées, un fort que je puis appeler un coffre-fort, car il est impossible d'y entrer, se composant, comme le fort Philippe, de trois petites tourelles cuirassées, renfermant chacune deux canons et ne pouvait contenir que 200 hommes : 100 artilleurs pour manœuvrer les six canons et 100 hommes d'infanterie pour défendre les fossés par un feu de mousqueterie, au cas où l'on voudrait attaquer ce coffre-fort imprenable. Ce petit fortin ne pourrait inquiéter la ville d'Anvers; les 200 hommes de ce fortin ne soutiendront pas un siége contre l'armée qui se serait emparée de la place.

« Le cas de la citadelle du Nord, subissant un troisième siége, ne serait plus possible. Mais les six énormes canons renfermés dans leurs tourelles, dans leurs carapaces, feraient aux navires cuirassés qui voudraient arriver devant Anvers un mal beaucoup plus grand que ne pourrait leur en faire l'immense citadelle du Nord.

« Le terre-plein de la citadelle du Nord, les fossés qui regardent la ville, le glacis vers la ville, s'ils étaient aliénés, permettraient de couvrir la dépense du petit coffre-fort. »

Des trois conditions déterminées dans le programme de l'honorable ministre des finances au mois de Décembre 1871, l'une est remplie, de l'avis de tout le monde : c'est la nécessité pour le commerce d'Anvers d'obtenir l'emplacement d'une partie de la citadelle du Nord; cela ne fait de doute pour aucun de ceux qui connaissent notre port.

Le gouvernement laisse à la ville d'Anvers le soin de combler le déficit qui résultera pour le trésor public de la construction de l'ouvrage nouveau.

Or, il me paraît certain que les terrains qu'on pourra livrer à la ville d'Anvers pour l'extension de ses bassins auront une valeur équivalente au coût du fortin.

La seconde condition sera donc aisément remplie.

Quant à la question de la défense, un ouvrage du genre de celui que j'indiquais, semblable au fort Philippe, est évidemment supérieur, au point de vue de la défense d'Anvers, à cette immense citadelle du Nord, vide et dénuée de tout bâtiment.

L'accomplissement des trois conditions est assuré. Je puis donc remercier M. le ministre des finances

de la déclaration si nette et si positive qu'il a aite dans la lettre du 17 décembre et qui a été acceuillie de la façon la plus favorable à Anvers ; nous en attendons l'accomplissement dans le plus bref délai possible.

M. FRÈRE-ORBAN. — Il y a dans cette affaire quelque chose de vraiment plaisant.

J'ai fait, au nom du Gouvernement, une déclaration relativement aux fronts intérieurs de la citadelle du Nord : elle n'a pas été considérée comme satisfaisante par l'honorable préopinant et ses amis. Il suffit pour s'en convaincre, de relire les discussions qui eurent lieu à l'époque où elle fut faite.

J'ai interpellé après cela le cabinet actuel sur le même point, lors de son avènement. Il a répondu : Je m'en réfère à votre déclaration ; je n'y veux rien changer ; je n'en veux rien retrancher ; je n'y veux rien ajouter.

Le Gouvernement ayant annoncé de nouveau à la ville d'Anvers qu'il consentirait à la démolition des fronts intérieurs, sans rappeler les conditions qui ont été mises, je demande des explications au gouvernement.

Il me répond, encore une fois par l'organe du ministre de la guerre, dont les paroles sont ensuite confirmées par le ministre des finances, qu'il se met à l'abri de ma déclaration et qu'il ne veut pas en modifier un seul mot. Et l'on voit immédiatement l'honorable M. Jacobs se lever et proclamer qu'il est enchanté des explications du gouvernement.

Il n'est pas satisfait des miennes, mais il l'est de celles de M. Malou.

Qui donc trompe-t-on ici ?

L'honorable ministre des finances émet l'avis qu'il n'y a plus un centime à donner par l'État pour les fortifications d'Anvers, mais que s'il convient à la ville d'obtenir un agrandissement au Nord, le gouvernement examinera ses propositions et cherchera à concilier les divers intérêts à la condition expresse que l'on ne pourra de ce chef imposer aucune charge au trésor public.

L'honorable M. Jacobs est ravi de cette déclaration. Eh bien, ce petit acte enchanteur consiste en ceci : Au lieu d'un mur crénelé qui coûterait 500,000 francs, on construira aux frais de la ville, sans compter le reste, un fort qui coûtera 2 millions.

Ce nouveau fort, érigé par la ville et à ses frais, sera la vraie solution de la question d'Anvers.

Si les Anversois tombent ainsi dans le ravissement, je ne ferai assurément rien pour les troubler. Mais la solution est si ingénieuse et si merveilleuse, que je ne résiste pas au plaisir de la rappeler encore une fois.

M. le ministre des finances, d'accord avec M. le ministre de la guerre, déclare donc que le gouvernement ne dépensera plus un centime pour les fortifications d'Anvers et que, s'il plaît aux amateurs de supprimer les fronts intérieurs de la citadelle du Nord, ce ne sera plus par un mur crénelé qu'on les remplacera, mais par un joli petit fort, déjà entrevu par l'honorable M. Jacobs et qu'il n'a pas inventé, fort à placer au coude des Anguillles, mais qui coûtera, au bas mot, 2 millions à la ville d'Anvers.

Je félicite ces honorables membres d'accepter cette solution.

M. JACOBS. — Je ne puis laisser travestir les faits comme le fait, bien involontairement, j'aime à le croire, l'honorable membre.

Il semble que nous ayons accueilli défavorablement les déclarations qu'il nous a faites le 11 mai 1868 et que nous ayons fait un accueil tout différent à la même déclaration sortant, en décembre 1871, de la bouche de l'honorable M. Malou.

Qui donc trompe-t-on ici ? disait tantôt l'honorable M. Frère. Ce ne sont ses souvenirs qui le trompent. Lorsque, à la séance du 11 mai 1868, il fit pour la première fois la déclaration relative au mur crénelé, il s'étonna de ne pas nous y voir applaudir immédiatement. Notre honorable et regretté collègue, M. Gerrits, l'interrompit en disant : « Nous sommes très-heureux. »

A mon tour, j'ajoutais :

« Nous attendrons, nous, pour remercier le gouvernement, *tout en sachant gré, dès à présent, des intentions qu'il énonce...*

« ... que vous nous apportiez une réalité ; jusque-là nous pouvons vous savoir gré de vos intentions ; c'est trop exiger que de vouloir de suite des remercîments, comme si vous nous aviez déjà tout donné. » (*Interruption.*)

L'honorable membre se met à rire ; il rit trop tôt, car lorsque nous nous exprimions ainsi, lui sachant gré des intentions qu'il manifestait, il n'avait encore promis que l'examen d'un seul point, celui de savoir s'il était possible de remplacer les fronts intérieurs de la citadelle par un mur crénelé.

Dans le même discours où je déclarais lui savoir gré de ce premier pas, je lui posais la question de savoir si même ce mur crénelé ne pourrait disparaître à son tour !

Ce n'est qu'après cette question qu'il s'engagea à faire porter aussi l'examen sur ce point.

Au lieu donc d'accueillir défavorablement les déclarations de l'honorable membre, nous avons fait bon accueil à la petite moitié de ses déclarations ; *à fortiori* au surplus.

L'examen seul nous satisfait parce que nous étions habitués à voir repousser même l'examen. Mais ce qui n'était plus de nature à nous satisfaire, c'est la déclaration de l'honorable membre lorsqu'il est venu nous faire connaître le résultat défavorable de son examen, longtemps après sa retraite, en décembre 1871.

Nous étions satisfaits de l'examen promis par M. Frère, comme nous l'étions de celui annoncé par M. Malou ; mais je déclare franchement que si l'honorable M. Malou était venu nous apporter comme résultat de son examen une conclusion semblable à celle de l'honorable M. Frère, j'aurais accueilli la déclaration du premier, comme j'ai accueilli celle du second.

Nous avons toujours, quel que fût le parti au pouvoir, accueilli favorablement la promesse d'examiner au moins nos griefs.

Nous avons su gré du moindre examen ; à *fortiori* ne peut-on pas s'étonner si nous sommes satisfaits aujourd'hui que nous sortons de la période d'examen, aujourd'hui que le gouvernement a déclaré à la ville d'Anvers qu'il admet, dès à présent, que les fronts intérieurs disparais-

sent et que l'emplacement qu'ils occupent, si nécessaire au commerce, soit affecté à une destination commerciale.

Aucune contradiction entre ce que nous avons dit à diverses époques et lorsque l'honorable M. Malou nous présentera une solution définitive, — il n'a encore fait à cette heure que la préparer, — je serai plus disposé encore à le remercier.

M. FRÈRE-ORBAN. — Un seul mot, messieurs, L'honorable M. Malou n'a pas annoncé qu'il viendrait déposer une proposition, ainsi que le suppose l'honorable M. Jacobs.

L'honorable M. Malou a annoncé que quand il conviendrait à la ville d'Anvers de faire des plans d'agrandissement au nord, le gouvernement les examinerait avec le désir bien naturel de concilier les divers intérêts en présence.

Mais cette déclaration est dominée par celle-ci : il n'y aura point de dépense imposée à l'Etat du chef de la transformation de l'établissement au nord de la place et il ne peut y avoir de démolition de fronts intérieurs de la citadelle du Nord, que si on les remplace, ce qui ne vous a pas satisfaits jadis, quoi que vous disiez, non par un mur crénelé, mais par un nouveau fort à créer au coude des Anguilles. Or, cette dépense devra incomber à la ville d'Anvers.

Voilà la déclaration du gouvernement.

Je constate, à mon grand étonnement, que vous êtes enchantés que la ville d'Anvers puisse remplacer les fronts intérieurs à ses frais par un autre ouvrage, armé de ces canons tant redoutés où ils sont aujourd'hui, qui deviendront inoffensifs, paraît-il, reportés dans un nouveau fort, lequel exigera d'elle, en outre, une dépense de deux millions de francs au moins.

M. COOMANS. — Il y aura compensation par la vente des terrains.

M. MALOU, ministre des finances. — Je crois devoir expliquer de nouveau très nettement la position ; il ne doit rester aucune équivoque ; aucun de nous n'a envie de tromper qui que ce soit.

L'honorable membre met en opposition d'une part, une dépense de 500,000 à 600,000 francs et une dépense de 2,000,000. Mais il est très possible que si l'extension du commerce anversois continuait dans la progression qui s'est produite pendant ces deux dernières années, une dépense de 2,000,000 de francs fût très utile et facilement acceptée pour conquérir plus de terrain.

Il est clair que si l'ouvrage qui existe aujourd'hui restait fermé à la gorge par un mur crénelé, une étendue de terrain très-grande ne pourrait être utilisée pour le commerce.

Je n'ai que deux mots à ajouter.

L'honorable membre n'a pas bien retenu la déclaration qui a été faite et qui est consignée dans la lettre du 27 décembre :

« Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque possible sur nos intentions, je déclare de nouveau que le cabinet approuvera, pour l'extension successive des établissements maritimes du nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux et qu'il admet notamment, dès aujourd'hui, que la suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse partie de ce plan ; et que les terrains militaires qui, par suite de cette suppression, deviendraient disponibles soient cédés à la ville à des conditions équitables. » (*Interruption*).

Mais, sans doute, à des conditions équitables et ce mot veut dire tout simplement ceci : lorsque ce plan d'agrandissement du quartier maritime du Nord sera présenté, s'il exige la cession d'un are de terrain domanial, il il faudra bien que les Chambres se prononcent; et, par conséquent, les objections qui surgissent aujourd'hui prématurément sur un plan qui n'existe pas et qui ne peut pas exister viendront au moment opportun ; l'on verra si la combinaison réalisée alors satisfait, dans une juste mesure, aux intérêts du commerce, aux intérêts militaires et, en même temps, aux intérêts financiers de l'Etat.

M. JACOBS. — Messieurs, il est une chose certaine. c'est qu'on l'on ne demande pas un plan quelconque au conseil communal, mais qu'on lui dit : « Faites un plan qui englobe une partie des terrains de la citadelle du Nord. » Voilà ce que le gouvernement lui écrit.

Il le provoque à élaborer un plan qui entraînera la suppression des fronts intérieurs de la citadelle du Nord.

Cette déclaration au conseil communal d'Anvers implique l'idée de l'existence d'une compensation militaire possible en dehors des terrains occupés par, les fronts intérieurs dont la ville pourra disposer dans l'intérêt du commerce.

Un gouvernement ne va pas dire à un conseil communal : Faites un plan impliquant la suppression des fronts intérieurs de la citadelle du Nord quand, dans son for intérieur, il n'est pas certain qu'ils peuvent être supprimés et remplacés par autre chose.

L'honorable M. Frère-Orban nous disait : Mais la ville d'Anvers payera !

Messieurs, la commune procédera par voie d'échange : elle échangera son argent contre des terrains. (*Interruption.*)

Mais croyez-vous donc qu'elle puisse acquérir, d'un autre que l'Etat, les terrains pour rien ? Croyez-vous qu'on lui jette les terrains gratis à la tête ? (*Interruption).*

On demande, à côté de moi, si les honorables interrupteurs ont l'intention de donner un jour ces terrains pour rien à la ville d'Anvers? J'avoue que, tout bon Anversois que je crois être, cette idée ne m'est pas venue ; j'ai toujours admis que, lorsque la ville d'Anvers, pour l'extension de ses bassins, transformerait une partie de la citadelle du Nord, elle payerait ces terrains dans des conditions équitables.

Supposons même, que les terrains ne vaillent pas une somme égale au coût de l'ouvrage à construire, la ville d'Anvers ne refusera pas de donner un supplément ; si elle doit payer une rançon pour se débarrasser de la citadelle du Nord, croyez-vous qu'elle ne sera pas votée ?

En 1863, le conseil communal prenait une délibération pour décider que, si le réduit de la place pouvait être transféré sur la rive gauche, de façon à convertir les fronts intérieurs de la citadelle du Nord en établissements maritimes, elle interviendrait volontiers dans a dépense pour atteindre ce résultat.

Je ne suis pas effrayé de la crainte de devoir payer les terrains.

La ville d'Anvers n'a jamais reculé devant une question financière. lorsqu'il s'agissait de grands intérêts moraux et matériels comme ceux qui lui seront assurés par la suppression des fronts intérieurs.

M. BARA. — Messieurs, la question d'Anvers, sera toujours une des plus obscures de la Belgique et on la rend obscure à dessein.

M. COOMANS. Cela est vrai.

M. BARA. — Parfaitement. (*Interruption.*)

M. COOMANS. — C'est parfaitement vrai ; mais vous l'avez posée et résolue. (*Nouvelle interruption.*)

M. BARA — Je me lève précisément pour qu'enfin le ministère veuille la rendre plus claire.

Messieurs, l'honorable M. Malou a déclaré, d'après la lecture de la lettre adressée au conseil communal d'Anvers, que si l'on cédait des terrains à la ville d'Anvers, celle-ci les payerait à des conditions équitables.

Voilà le premier point. L'honorable M. Malou a en outre déclaré que si l'on supprimait les fronts intérieurs on construirait des ouvrages militaires que la ville d'Anvers payerait.

M. JACOBS. — En échange des terrains.

M. BARA. — En échange des terrains! Mais alors elle ne payera pas! (*Interruption.*)

Cela n'est pas. L'honorable ministre des finances a déclaré que ces travaux se feraient aux frais de la ville, et sans perte pour le trésor. Eh bien, si l'État perd ses terrains, cela lui coûtera le prix de ses terrains et cela ne coûtera rien à Anvers. (*Interruption.*) Mais si l'État paye les nouvelles fortifications deux millions en écus ou en terrains, est-ce que ce n'est pas toujours payer?

M. JACOBS. — Vous avez soutenu le contraire quand on a vendu la citadelle du Sud pour solder les travaux de fortification sur la rive gauche.

M. BARA. Je n'ai pas à m'occuper de cela parce que je n'ai pas présent à la mémoire en ce moment ce qui s'est passé à cette époque, mais les déclarations du gouvernement d'alors ne sont pas celles faites au sujet de la citadelle du Nord.

D'après ce que je viens de dire, il certain que la ville d'Anvers ne payera pas un centime, puisqu'elle reçoit la contre-valeur en terrains, et ce sera réellement le domaine qui payera les fortifications. (*Interruption.*) Mais cela est évident; il faut véritablement vouloir nier la lumière en plein midi pour dire le contraire.

M. JACOBS. — Anvers échangera des fortifications contre des fortifications.

M. BARA. — Anvers ne paye rien, et les fortifications ne se font pas à ses frais, comme on le dit ; voilà la vérité.

Du moment où ces terrains des fortifications ne sont plus affectés à un service militaire de par la loi, ils deviennent une propriété du domaine, une propriété productive, qui a de la valeur et dont on peut retirer de l'argent qui doit rentrer dans le trésor.

Eh bien, si vous les donnez pour rien à la ville d'Anvers, à la seule condition de construire à ses frais un nouveau fort, cet argent est distrait du trésor et il y a une contradiction complète, manifeste entre la déclaration de M. le ministre des finances et le discours de M. Jacobs.

Notez, messieurs, que je ne me prononce pas du tout sur la question de savoir ce qu'il faut faire pour la ville d'Anvers.

Je n'interviens nullement ici comme homme politique. J'interviens bien plutôt pour faire disparaître les ambiguïtés, les équivoques qui ne peuvent subsister plus longtemps devant la Chambre.

Qu'on le dise : oui ou non, a-t-on l'intention de donner en terrains une contre-valeur de ce qui sera payé en fortifications ? Qu'on le dise ; nous examinerons ; mais qu'on ne vienne pas nous dire alors, comme l'a fait le gouvernement, comme il le répète encore dans sa correspondance, que la ville d'Anvers fera les nouvelles fortifications à ses frais.

M. JACOBS. — Il n'a rien dit de semblable.

M. FRÈRE ORBAN. — Il vient de le dire encore à l'instant même.

M. JACOBS. — Il ne l'a pas dit dans sa correspondance.

M. COOMANS. — M. Bara n'est pas clair du tout. Il a promis d'être clair.

M. BARA. — Voici ce que je lis :

« Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque possible sur nos intentions, je déclare de nouveau que le cabinet approuvera, pour l'extension successive des établissements maritimes du nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux et qu'il admet notamment, dès aujourd'hui, que la suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse partie de ce plan ; et que les terrains militaires qui, par suite de cette suppression, deviendraient disponibles soient cédés à la ville à des conditions équitables. »

Eh bien, des conditions équitables, c'est évidemment le prix à payer. Et M. le ministre, s'expliquant tout à l'heure, a dit que cela ne coûterait pas un sou au trésor.

Je voudrais bien que M. le ministre m'expliquât comment cela ne coûtera pas un sou au trésor, alors qu'il cédera pour rien des terrains qui valent de l'argent.

Voilà le miracle que vous devez expliquer.

M. MALOU, ministre des finances. — Il n'y a pas là de miracle.

M. BARA. — Comment? Vous n'allez rien enlever au trésor en cédant à la ville d'Anvers des terrains qui devraient rapporter une somme considérable.

M. COOMANS. — Mais ils ne rapportent que des moules. Ils ne rapportent pas un sou. Il n'y a que des moules dans la citadelle.

M. BARA. — S'il n'y a que des moules, la ville d'Anvers, qui devra vendre ces terrains, aura bien de la peine avec ces moules de faire deux millions de travaux.

M. COOMANS. — Au contraire.

M. BARA. — Je crois que ces moules devront devenir des huîtres pour qu'on puisse faire avec leur produit ce travail de 2 millions. (*Interruption.*)

Il est donc clair qu'il règne ici une équivoque. On dit telle chose au banc ministériel et l'on veut faire croire au banc d'Anvers que l'on dit le contraire.

Voilà la vérité.

Il est donc important que M. le ministre des finances fasse disparaître toute équivoque.

Qu'il nous dise si ces projets sont d'accord avec l'explication de M. Jacobs et si cette explication représente la pensée du Gouvernement.

Il me semble que cela n'est pas difficile à faire comprendre à tout le monde; M. le ministre des finances a assez de lucidité dans son esprit pour dire si, oui ou non, l'explication de M. Jacobs est la vraie.

Qu'il nous dise donc si, oui ou non, il veut céder gratuitement les terrains militaires à la ville d'Anvers pour un travail nécessité uniquement par l'intérêt d'Anvers.

M. MALOU, ministre des finances. — Je m'efforce plus que jamais d'être aussi clair, aussi net et aussi précis que possible. Il paraît que je n'ai pas réussi dans les deux premières tentatives que j'ai faites; je vais essayer de nouveau; peut-être serai-je plus heureux cette fois.

J'ai rappelé à la Chambre les déclarations que j'ai faites au mois de décembre 1871.

J'ai dit, d'après mes souvenirs, que la transformation éventuelle du dispositif militaire ne devrait pas engager les finances de l'Etat, c'est-à-dire, exiger de nouveaux crédits votés par les Chambres. (*Interruption.*)

Permettez-moi, pour me faire bien comprendre, une hypothèse extrême. Je suppose qu'il soit reconnu dans quelques années que la place d'Anvers doit être refaite parce que tout est changé dans l'art militaire.

Il se présente alors quelqu'un qui nous dit : Donnez-moi tous les terrains du domaine militaire actuel d'Anvers et je vous refais, sans bourse délier, la place telle qu'elle doit être pour offrir la même résistance qu'aujourd'hui d'après les moyens nouveaux.

Que diriez-vous ? Diriez-vous que l'Etat cède une valeur énorme, qu'il engage les finances ?

Vous vous féliciteriez d'avoir, sans rien payer, cédé une valeur pour une autre plus grande, plus complète, telle qu'il la faut.

Chose étrange! on discute un projet qui n'est pas soumis à la Chambre. Je suppose qu'on vienne lui démontrer que, sans un centime de dépenses nouvelles, on peut améliorer notablement ce système défensif d'Anvers? Ne se rendrait-on pas à cette démonstration? En bien, est-il vrai oui ou non que les finances de l'Etat ne sont pas engagées si l'on peut avoir un système défensif meilleur sans dépenses nouvelles ?

« Mais, dit-on, les terrains dont il s'agit ont une grande valeur. »

Oui, ils auront une grande valeur, lorsqu'ils seront livrés aux usages civils, comme inutiles pour la défense nationale. Mais aussi longtemps qu'ils ont cette dernière affectation, c'est une valeur amortie. Si, de cette valeur amortie, je puis tirer un moyen d'améliorer le système de la défense nationale et de satisfaire en même temps les intérêts commerciaux de la ville d'Anvers, je dis que j'aurai réussi à résoudre utilement et patriotiquement un grand problème.

M. FRÈRE-ORBAN. — Messieurs, à mesure que nous avançons, il se fait, non sans peine, un peu de lumière. Jusqu'à présent, nous avons vécu d'équivoques. Si les honorables membres de la Chambre veulent se référer aux discussions qui ont eu lieu en 1871, ils constateront que j'ai, dès ce moment, signalé cette équivoque qu'on ne voulait pas dissiper.

L'honorable ministre des finances à cette époque-là — chose étrange, mais plus étrange encore aujourd'hui, — annonçait qu'il référerait simplement aux déclarations que j'ai eu l'honneur de faire à la Chambre, sans y changer un mot.

Aujourd'hui, il fait répéter les mêmes paroles par M. le ministre de la guerre comme étant l'expression de la pensée du gouvernement. Il feint donc de croire qu'il est d'accord et qu'il veut rester, sur ce sujet, d'accord avec moi. Pressé par mes questions, il finit par laisser entrevoir d'autres projets. Il ne s'agit plus d'admettre la ville d'Anvers à exécuter à ses frais un mur crénelé pour remplacer les fronts intérieurs de la citadelle du Nord, il s'agit maintenant de tout autre chose. (*Interruption*). L'honorable ministre vient de le dire : il vous annonce que si l'on veut un jour étendre au nord les établissements maritimes, on pourra remplacer les fronts intérieurs par de nouveaux ouvrages militaires, — première satisfaction donnée aux adversaires des citadelles, — et qu'ils seront exécutés aux frais de la ville, en ce sens qu'on lui abandonnera des terrains devenus disponibles dont elle payera le prix, qui servira à acquitter la dépense de nouveaux forts. C'est ainsi que l'on se réfère à mes déclarations. (*Interruption.*)

Permettez, je constate uniquement aujourd'hui que vous n'avez rien annoncé de semblable à la Chambre à aucune époque et qu'en 1871, si vous eussiez dit ce que vous faites entendre aujourd'hui, toute discussion devenait sans objet.

En effet, j'aurais su, malgré vos affirmations, que vous ne vous référiez pas à ma déclaration, que vous aviez eu une solution entièrement différente; c'est là ce qui aurait été évident, comme cela devient évident aujourd'hui. (*Interruption.*)

Je ne discute pas les propositions que l'on pourra nous faire. Je n'examine pas si de nouveaux forts doivent donner satisfaction aux adversaires de la citadelle du Nord ; je n'examine pas si la ville sera bien charmée de payer quelques millions pour des terrains destinés à des travaux d'utilité publique, dont le prix servira à ériger des fortifications ; je n'examine pas si ce plan, encore hypothétique, est bon ou mauvais ; je constate que l'on a vécu dans une équivoque entretenue à dessein ; car, dès 1871, l'honorable M. Jacobs indiquait, sans qu'elle fût admise par M. le ministre des finances, cette proposition plus ou moins vague d'un ouvrage à établir au coude des Anguilles...

M. JACOBS. — Il allait l'examiner.

M. FRÈRE-ORBAN. — Oh ! il connaissait le projet aussi bien que vous, aussi bien que je le connaissais moi-même avant que vous ne l'eussiez fait entrevoir à la Chambre, car ce projet n'était pas précisément un mystère pour ceux qui étaient initiés aux travaux des fortifications d'Anvers.

L'honorable ministre la connaissait, mais il n'a pas voulu laisser supposer qu'il l'admettait à cette époque; c'est pourquoi il s'est retranché derrière moi, voulant garder, disait-il, la même position que moi. Nous savons maintenant ce que valaient son langage d'alors et ses déclarations répétées même au début de cet incident. C'est tout ce qu'il m'importait de constater en ce moment.

M. MALOU, ministre des finances. — J'ai dit tout à l'heure et je répète que je maintiens en tous points la déclaration que j'ai faite en 1871, mais je n'admets pas qu'on la divise pour n'en citer qu'une partie.

On parle tant d'équivoques; pour qu'il n'en reste aucune, je vais faire réimprimer cette déclaration complète; la Chambre verra s'il y a la moindre discordance entre mes paroles de 1871 et celles de 1874.

— L'incident est clos.

M. LE PRÉSIDENT. — L'assemblée entend-elle s'occuper demain de prompts rapports?

DES MEMBRES : non, non!

M. MALOU, ministre des finances. — Continuons la discussion.

— Adopté.

La séance est levée à 5 heures.

Extrait de la séance du 14 Décembre 1871.

M. MALOU, ministre des finances. — ... L'incident, c'est la question d'Anvers, ou plutôt de la citadelle du Nord. Sur ce point, messieurs, je me réfère à une déclaration qui a été faite à la Chambre par l'honorable M. Frère, sans en retrancher un mot et sans en ajouter un seul. Cette déclaration, faite à la séance du 11 Mai 1868, la voici :

« **M. FRÈRE-ORBAN**, ministre des finances. — ... On est donc à peu près satisfait quant à la citadelle du Sud. Mais la citadelle du Nord.

« J'ai dit tantôt, et je ne puis que le répéter que le gouvernement tiendra les engagements qu'il a pris devant la Chambre; qu'il tiendra la promesse qu'il a faite de démolir les fronts intérieurs de la citadelle du Nord.

« **M. COOMANS.** — D'examiner, avez-vous dit.

« **M. FRÈRE-ORBAN**, ministre des finances. — Permettez. J'ai dit, en effet, au moment où j'annonçais la constitution du cabinet, que le ministre de la guerre s'était engagé à examiner si les fronts intérieurs pouvaient être démolis et remplacés par un mur crénelé. Depuis, M. le Ministre de la guerre a clairement fait connaître son opinion; il a déclaré à la Chambre que les fronts intérieurs peuvent disparaître. Il s'occupe des moyens de réaliser ce projet. Cela ne peut être improvisé. Il s'occupe des moyens de réaliser ce projet. Cela ne se peut être improvisé. Il faut d'ailleurs que d'autres travaux soient faits pour que ceux-là puissent être exécutés.

« Lorsque le moment sera venu, lorsque l'exécution sera devenue possible, les promesses du gouvernement s'accompliront, sans restriction ni réserve. Ceci n'est pas nuageux, j'imagine.

« **M. JACOBS.** — Messieurs, puisque nous en sommes aux explications et que M. le ministre des finances devient de moins en moins nuageux, je lui demanderai encore, d'abord si, dans l'examen auquel il s'est livré et qui a abouti déjà à la substitution du mur crénelé aux fronts intérieurs, il ne comprendra pas la disparition même de ce mur crénelé qu'il pourrait bien sacrifier à son tour; en deuxième lieu, si ce mur crénelé, en supposant qu'il s'édifie, sera dans ses projets, précédé, comme les fronts intérieurs en terrassement, d'une zone de servitudes du côté de la ville.

« **M. FRERE-ORBAN**, ministre des finances. — Le petit colloque qui s'est établi est assez étrange. Non-seulement il faudrait entrer dans tous les détails d'un projet qui est à l'étude, mais il nous faut répondre encore à diverses autres questions. C'est là une petite stratégie à laquelle je me prête bien volontiers.

» L'honorable membre n'est pas complètement satisfait quoique je devienne de moins en moins nuageux. Il désire savoir si l'on ne pourrait pas dire encore quelque chose quant au mur crénelé. Ne pourrait-on y renoncer? Nous sommes, en vérité, en si bonnes dispositions que nous ne nous refusons pas à faire examiner cette question. »

En 1871, le 14 Décembre, je reprends, pour la faire nôtre, la déclaration dont je viens d'avoir l'honneur de donner lecture à la Chambre.

Extrait de la séance du 19 Décembre 1871.

M. MALOU, ministre des finances. — ... Un mot d'abord sur l'un des incidents qui ont été rattachés à ce débat, sur la question relative à la citadelle du Nord d'Anvers.

Ce n'est pas pour agir spirituellement ou pour faire des restrictions mentales que je me suis approprié la déclaration faite en 1868 par l'honorable M. Frère-Orban. Je n'ai pas trouvé moyen de mieux dire ce qui a été déclaré alors. L'honorable ministre des finances de cette époque a complètement et très bien posé la question dans un sens véritablement gouvernemental; il l'a posée avec ce caractère d'inaltérable bienveillance qui doit diriger le Gouvernement dans la discussion de tous les intérêts qui s'adressent à lui.

Je m'en tiens donc à cette déclaration; elle est tellement claire et complète que tous les commentaires, dans un sens ou dans l'autre, me paraissent absolument inutiles et qu'il m'est impossible d'en accepter aucun.

L'honorable membre nous a dit que j'avais oublié un fait; qu'une solution avait été donnée à la suite de sa déclaration de 1868.

J'ai fait rechercher si, soit au ministère de la guerre, soit au ministère des finances, il existait des traces de cette solution; il m'a été répondu qu'il n'y en avait aucune. Voici tout ce qui s'est passé :

Lors de la discussion de la loi approuvant la convention faite avec le docteur Strousberg, les ministres ont déclaré à la section centrale de la Chambre des représentants qu'il leur paraissait que les fronts intérieurs de la citadelle du Nord pouvaient disparaître, à la condition qu'on y substituât un mur crénelé; et au Sénat, où j'avais l'honneur d'être rapporteur de la commission, cette question a été assez vivement contestée. Mais d'actes du gouvernement, je n'ai pas trouvé la moindre trace.

Evidemment, messieurs, pour décider une pareille question il fallait, sinon une loi, tout au moins un arrêté royal, une décision formelle qui fût notifiée officiellement aux parties intéressées; aujourd'hui, il n'y a rien de notifié et de plus il n'y a absolument rien de fait.

Y a-t-il lieu de faire quelque chose en ce moment? Le gouvernement n'est saisi d'aucune proposition; si des propositions se produisent, nous les examinerons avec une entière bienveillance, mais nous pensons qu'il

ne peut être fait au nord d'Anvers aucun changement qui ait une mauvaise influence sur la valeur et la force du système défensif de la place.

Une seconde question nous a été adressée par l'honorable membre.

Proposerez-vous des crédits pour des travaux militaires au nord d'Anvers.

Non, nous ne vous en proposerons pas; mais si des changements sont demandés et si ces changements n'ont pas pour résultat d'affaiblir la force défensive d'Anvers, car je place en première ligne l'intérêt de la défense nationale, nous n'hésiterons pas à vous les soumettre.

Il est un troisième point que je signale à la Chambre. Si des changements interviennent, il me semble impossible qu'ils soient décrétés par arrêté royal. Je crois que de pareilles questions sont nécessairement du domaine de la loi et, dès lors, si l'éventualité prévue se réalise, les Chambres auront examiner si l'intérêt de la défense nationale, est satisfait, si celui du trésor l'est également, et si les changements qu'on propose sont utiles au développement de notre métropole commerciale.

Je n'ajouterai qu'un mot à cet égard. Pas plus pour ceci que pour les questions relatives à l'armée, je ne puis admettre qu'il y ait un délai fatal, endéans lequel le gouvernement ait à se prononcer.

Séance du 6 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE MR. TACK 1er VICE PRÉSIDENT.

« L'administration communale d'Anvers présente des observations au sujet des explications données à la section centrale par M. le ministre des finances et déclare que la ville s'engage, vis-à-vis du gouvernement comme vis-à-vis du docteur Strousberg, à remplir toutes les obligations imposées à la Société Immobilière par la convention du 10 janvier, avec cette différence, en faveur du Gouvernement, qu'au lieu de lui remettre des actions ordinaires et de jouissance au capital maximum de 4 1/2 millions de francs, comme équivalent de la dépense des travaux à exécuter par l'État, pour la construction du pont, la ville lui payera cette somme en espèces le jour où le pont sera livré à la circulation, à moins que l'État ne préfère accepter une participation dans le bénéfice de l'exploitation à concurrence de ce capital, sur un pied d'égalité parfaite avec la ville. »

— Dépôt sur le bureau pendant la discussion du projet de loi relatif aux installations maritimes du port d'Anvers.

M. SAINCTELETTE. — L'honorable M. Le Hardy de Beaulieu avait bien raison de le dire hier, si jamais une discussion doit rester en dehors de toutes préoccupations de parti ou de localité, c'est bien ce débat.

Aucune question ne nous concerne tous autant et dans une aussi grande mesure que la prospérité du port d'Anvers.

La fortune d'Anvers et la fortune de la Belgique sont solidaires l'une de l'autre. Anvers, c'est, pour les Belges de l'intérieur, tout le commerce maritime du pays, et le commerce maritime est, pour un peuple aussi grand producteur que celui de la Belgique, un débouché indispensable.

Le développement industriel du pays est donc très directement et très intimement subordonné à la bonne installation et à la bonne gestion du port d'Anvers.

Mais s'il est de l'intérêt du pays qu'Anvers grandisse et se développe, Anvers, sans doute, n'oublie pas, de son côté, que son principal client, c'est le pays dont il fait partie; que son principal consommateur, c'est cette population de 5 millions d'hommes laborieux, industrieux aisés qui se trouve à ses portes, qu'elle importe pour ses besoins, qu'elle exporte ses produits; qu'en un mot, c'est l'activité industrielle du pays qui règle l'activité commerciale du port.

Nous avons donc tous un grand et égal intérêt à écarter de ce débat d'affaire, toute préoccupation de parti, à éviter les provocations et les récriminations.

Aussi, n'est-ce pas sans un vif étonnement que j'ai lu certains passages du rapport de la section centrale. Quoi! messieurs, dans une œuvre qui sera peut-être lue à l'étranger, dans un rapport émané d'une commission de la Chambre des représentants de Belgique, on a pu dire que jusqu'à présent les gouvernements qui se sont succédé n'ont rien fait pour le développement d'Anvers pour les travaux maritimes d'Anvers! Ailleurs... qu'Anvers a été abandonné à ses seules ressources communales et qu'en présence des sacrifices faits par l'administration des chemins de fer en faveur des ports rivaux, on est en droit de s'étonner que la prospérité d'Anvers ait pu résister!

Enfin, ce même rapport se termine par une sorte d'exaltation du gouvernement actuel. Gloire à Dieu et au ministère actuel! Sans lui, le port d'Anvers n'aurait jamais connu la prospérité; heureuse la nation qui possède un gouvernement aussi intelligent des intérêts du pays, absolument comme si les prédécesseurs du gouvernement actuel n'avaient jamais rien fait.

On ne peut pas, de ce côté, laisser passer de pareilles erreurs sans protestations. Il faut bien, puisqu'on nous y force, rappeler que la prospérité d'Anvers n'est pas seulement l'œuvre de l'intelligence et de l'habilité très grandes des Anversois, mais que la nation et son Gouvernement y ont beaucoup contribué; que la prospérité d'Anvers, sous le régime de 1830, est due, en grande partie, à l'habileté déployée dans la gestion des intérêts matériels du pays par les Gouvernements qui se sont succédé et surtout par le grand Gouvernement qui, pendant dix-sept ans, a souvent contre le gré de vos amis, inauguré de si heureuses innovations, réalisé tant et de si considérables progrès.

Une politique commerciale toute nouvelle n'a-t-elle pas été pratiquée à partir de l'abolition des droits différentiels?

La négociation des traités de 1851 avec l'Angleterre et les Pays-Bas, n'a-t-elle pas été suivie de toute une série de négociations du même genre?

Ces grands actes n'ont-ils pas ouvert toute une nouvelle carrière au commerce d'Anvers!

N'ont-ils pas provoqué soudain un considérable accroissement de ses relations?

Une lutte très-longue, très-laborieuse, très-vive, n'a-t-elle pas été engagée et heureusement soutenue par le pays contre la Hollande à cette seule fin de conserver au port d'Anvers le transit de l'Angleterre et des pays d'outre-mer vers l'Allemagne du sud, la Haute-Italie, la Suisse?

Cette lutte n'a-t-elle pas assez coûté de sacrifices au pays? Qui a gardé le dernier mot? N'est-ce pas le pays?

La municipalité d'Anvers n'a-t-elle pas, tout récemment encore, exposé d'une façon très lucide les diverses phases de cette lutte, les efforts de nos rivaux, les nôtres et comment à chaque phase successive, ça été un nouveau succès, un élan remarquable du mouvement général des affaires?

Cette administration des chemins de fer, à qui vous reprochez si amèrement quelques peccadilles, n'a-t-elle pas montré une très grande vigilance et une rare intelligence dans cette question du transit? N'est-ce point par l'adoption, d'abord, des tarifs différentiels et ensuite de tarifs spéciaux plus réduits encore, qu'elle a conservé au port d'Anvers cette clientèle si importante du transit, et ce, malgré les efforts persévérants des Hollandais, malgré les combinaisons les plus ingénieuseset les plus variées.

Mais surtout, messieurs. pour quoi comptez-vous donc les actes de 1863? Est-il permis d'oublier à ce point les événements les plus considérables de l'histoire de notre pays?

Le rachat du péage de l'Escaut n'est-il pas un fait historique? N'a-t-il pas provoqué dans notre ville les démonstrations les plus enthousiastes, les manifestations de reconnaissance les mieux accentuées? La chambre de commerce d'Anvers, le grand commerce d'Anvers tout entier n'a-t-il pas témoigné, de la plus irrécusable façon, la reconnaissance que lui inspirait le rachat du péage de l'Escaut? L'allégresse n'était-elle pas générale, dans notre ville, en cette circonstance?

Le sentiment public n'était-il pas empressé à faire hommage au Roi et au gouvernement de toutes les conséquences heureuses de ce grand acte, si habilement poursuivi, si heureusement accompli?

Faut-il maintenant vous rappeler que le rachat du péage de l'Escaut n'est pas l'œuvre des seuls Anversois? que le pays contribue, dans une mesure de beaucoup supérieure à sa part proportionnelle, dans le mouvement, ce qui a impliqué pour lui un sacrifice de 10 millions?

Faut-il vous rappeler que le rachat du péage de l'Escaut a été accompagné de la suppression du droit de tonnage, c'est-à-dire, l'abandon d'un revenu d'un million; de la réduction d'un droit de pilotage, c'est-à-dire, d'un revenu de 175,000 francs?

Enfin, si la ville d'Anvers n'a pas d'autres et de plus amples ressources que celles qu'elle peut demander à sa population si riche, à qui la faute? L'occasion n'a-t-elle pas été offerte à l'ancienne municipalité d'Anvers de faire, en fait de terrains, la plus belle opération que jamais ville ait pu réaliser?

Je sais que vous avez contesté le mérite et la portée de cette opération; je sais que, dans une correspondance échangée entre le gouvernement et la ville d'Anvers, on a cherché à nier les résultats alors prédits par le gouvernement; mais depuis, le temps a marché, des faits ont surgi, des résultats se sont développés et aujourd'hui il est très possible de faire le compte exact de l'opération.

Je demande à la Chambre la permission de m'y arrêter un moment.

L'étude ne sera pas sans intérêt pour l'avenir; elle indiquera tout le parti qu'on peut tirer des éléments qu'on a à sa disposition dans de semblables conjonctures; elle montrera aussi à quelles extrémités d'ingratitude conduit parfois le parti pris.

Vous savez, messieurs, que la loi du 8 septembre 1859, qui a ordonné l'agrandissement de la ville d'Anvers et l'achèvement des travaux militaires, c'est-à-dire. de la grande enceinte, a stipulé que la ville d'Anvers interviendrait dans la dépense pour une somme de dix millions, en compensation de laquelle elle recevrait les terrains provenant de la démolition de l'enceinte restreinte. Ces dix millions étaient payables par moitié: le premier terme, lors de l'envoi en possession; le second terme, trois ans après. Le premier terme devait être payé, au plus tard, dans les cinq années qui suivraient la promulgation de la loi, c'est-à-dire, vers le mois de septembre 1864.

M. le ministre des finances de l'époque se préoccupa beaucoup de la situation que pareille clause allait faire à la ville d'Anvers. Il chercha les moyens de permettre à la ville de réaliser sur ces terrains un bénéfice tel, que sa part contributive dans les travaux de la grande enceinte fût couverte par là.

Dans cet ordre d'idées, une société immobilière fut fondée ayant pour but de tirer parti des terrains militaires.

Cette société, c'est celle-là même avec laquelle le gouvernement traite aujourd'hui pour la reprise de l'entreprise Strousberg.

Le gouvernement d'alors stipula de cette société qu'elle offrirait une participation de moitié à la ville d'Anvers.

La proposition fut communiquée à la ville; elle fut éludée plutôt que discutée et enfin repoussée par elle, à la fin du mois d'août 1864, quinze ou vingt jours avant l'échéance du premier terme.

La ville prit donc livraison des terrains sans participation dans la Société immobilière.

Je vais vous dire d'abord ce qu'elle en a fait et vous prouver que l'affaire n'a pas été mauvaise en soi. Je vous montrerai ensuite quels auraient été les résultats de la participation offerte à la ville et repoussée par la municipalité de 1864.

La ville reprit 146 hectares de terrains.

Je cite, pour abréger et pour rendre la discussion plus facile, les chiffres ronds.

Elle fut mise en possession gratuite d'environ 47 hectares pour créer des rues et des places publics : il lui revenait, par conséquent, 99 hectares de terrains. De ces 99 hectares, 64 ont été cédés por un traité du 7 juillet 1865 à la société Ybry. Et, le même jour, M. Ibry se rendit adjudicataire des travaux d'appropriation de l'ensemble des terrains pour la somme d'environ 17,800,000 francs.

Il est donc resté à la ville 35 hectares de terrains dont nous aurons à apprécier la valeur, dans un instant.

Mais je constate tout de suite que voici l'opération de la ville : elle a repris les terrains à l'Etat pour 10 millions et les a vendus pour 15 à M. Ybry. Elle a donc reçu 5,000,000 qui sont à déduire de la somme payée à M. Ybry pour les travaux d'appropriation. Il lui restait donc à couvrir une dépense de 12,800,000 francs.

Pour savoir ce que valent les 35 hectares de terrains restés à la ville, il est naturel de rechercher quelle a été la fortune, quel a été le sort des terrains cédés à la société

Ybry et quel parti M. Ybry ou plutôt la Société immobilière d'Anvers, fondée par lui, a pu tirer des 64 hectares de terrains qui lui ont été cédés en 1865.

J'ai lu les documents de cette société, la plume à la main, et j'en ai extrait les données que voici :

Au 31 décembre 1869 déjà, le prix moyen de vente des terrains était de 57 fr. 69 c. par mètre carré ; le prix moyen d'achat de 28 fr. 17 c. et le bénéfice net de 29 fr. 52 c.

Trois ans après, au 31 décembre 1872, dernier bilan que j'ai pu consulter, le prix de vente était de 66 fr. 6 c. ; le coût moyen d'achat était descendu à 23 fr. 21 c. ; le bénéfice était donc de 42 fr. 85 c.

Pour faire le compte de la ville d'Anvers, estimons les 35 hectares qui lui sont restés, non pas à 66 francs le mètre carré, mais tout simplement à 50 francs.

A ce prix, les 35 hectares restés à la ville représentent 17 1/2 millions, c'est-à-dire, le coût même des travaux d'appropriation.

La ville, ayant payé les terrains dix millions et les ayant vendus quinze millions, a donc fait un bénéfice net de cinq millions en sus des 46 hectares de terrains dont elle a eu la jouissance gratuite pour créer des rues et des places. Cela n'a rien de désastreux.

Mais voyons ce que l'affaire serait devenue, si la ville avait accepté les propositions que lui faisait le ministre des finances de l'époque ; si elle avait accepté une participation de moitié dans l'opération projetée avec la Société immobilière de Belgique.

Au 31 décembre 1872, le bénéfice net réalisé par la Société immobilière d'Anvers sur la vente des terrains s'élevait à une somme totale de 10 millions.

J'ai pris, dans les bilans, le poste placé sous la rubrique : Bénéfices réalisés pendant l'exercice par la vente des terrains et, faisant l'addition des sommes portées sous cette rubrique dans les bilans de 1866 à 1872, je suis arrivé au chiffre de 10 millions.

A ce moment, la société avait vendu 318,084 mètres carrés et il lui en restait 328,080. Cotez ces 328,080 mètres au bénéfice de 42 fr. 85 c., sans plus-value aucune de l'avenir et vous arriverez au chiffre de 14 millions et demi.

Quand j'ai vu ces chiffres de 10 millions au 31 décembre 1872 et de 14 millions et demi pour l'avenir, soit de 25 millions, j'ai eu un moment de doute et j'ai voulu vérifier l'exactitude de l'opération.

A cette fin, j'ai recherché la cote des actions de la Société immobilière d'Anvers. Ces actions ne sont plus côtées à la bourse d'Anvers, par l'excellente raison qu'elles sont si bonnes que les détenteurs ne les lâchent plus. Il ne se fait presque plus d'opération de bourse sur cette valeur. Mais les valeurs qui ne sont pas côtées à la bourse au prix courant quotidien sont portées dans une cote que nous connaissons tous et qu'on appelle la cote des droits de succession. En vertu d'un arrêté royal de 1843, une commission d'agents de change détermine chaque semaine la valeur des actions cotées à la Bourse.

Ces valeurs s'établissent d'après la moyenne des dernières opérations, et en général, elles sont en dessous de la valeur réelle.

J'ai trouvé dans la cote de succession du 2 mars 1874 les actions de la Société Immobilière Ybry portées à 1,200 francs. Elles sont nominalement de 500 francs; mais 250 seulement ont été versés. Les 250 autres francs n'ont jamais été appelés. Je déduis le taux nominal de 500 francs des 1,200 francs. Je crois qu'à la rigueur je serais autorisé à dire que l'action étant cotée pour le droit de succession à 1,200 francs, il n'y a à en déduire que les 250 francs versés; mais, comme en termes de Bourse, on déduit du montant de la valeur cotée la somme qui reste à verser, je me conforme à l'usage et je déduis les 500 fr.

Il en résulte que les actions de la Société Immobilière Ybry se vendent à 700 francs de prime, c'est-à-dire, avec une prime équivalente à trois fois la somme versée primitivement ou 400 p. c.

Le chiffre de 24 1/2 millions n'est donc pas exagéré et il en résulte que si la municipalité d'Anvers avait, au mois de septembre 1864, accepté l'offre bienveillante qui lui fut faite par le gouvernement dans sa sollicitude pour la ville d'Anvers, elle aurait réalisé un bénéfice de 12 1/2 millions.

Si, donc, la ville d'Anvers ne dispose pas de ressources beaucoup plus amples et plus considérables que celles très respectables qu'elle peut aligner aujourd'hui, la faute n'est pas aux ministères libéraux, mais bien à la municipalité meetinguiste.

Dès lors, on est mal venu à dire, dans un document émanant de la Chambre et couvert de son autorité, que les gouvernements qui se sont succédé depuis 1830 n'ont témoigné aucune sollicitude pour la ville d'Anvers. On est mal venu à les représenter comme n'ayant rien fait et comme ayant abandonné Anvers à ses seules ressources propres.

Je proteste contre cette allégation et j'en appelle de la députation d'Anvers à la chambre de commerce et du conseil communal de 1864 au conseil communal actuel. Je suis certain que, de ces deux côtés des voix s'élèveront pour protester contre l'injustice et l'ingratitude des récriminations qui ont trouvé place dans le rapport de la section centrale.

Cela dit, j'aborde et sans plus de préoccupations politiques l'examen de l'affaire considérable qui nous est soumise.

J'adhère en principe à la combinaison présentée par le Gouvernement ; mais j'ai des observations importantes à faire sur certains points.

J'approuve que l'Etat intervienne dans la grande œuvre de la rectification des quais d'Anvers. Je dirai même que l'Etat doit intervenir, parce que, administrateur du domaine public, propriétaire du domaine public, il est propriétaire du fleuve et de ses berges.

L'Etat doit encore intervenir, selon moi, parce qu'il s'agit ici d'un objet essentiellement d'intérêt général.

C'est la fortune entière du pays qui est intéressée à ce que le mouvement du port d'Anvers aille toujours en s'accroissant. Toutes les industries du pays ont un grand et égal intérêt à ce que la navigation à vapeur, qui commence à prendre tant d'importance, même pour le transport des matières pondéreuses, trouve, au port d'Anvers, des moyens de plus en plus faciles d'accostage, de déchargement et de chargement.

L'État doit aussi intervenir dans l'œuvre qu'il s'agit d'ac-

complir à raison du grand intérêt qu'il possède comme administrateur des chemins de fer.

La rade d'Anvers n'est, en définitive, qu'une grande gare d'eau mise en communication avec toutes les lignes ferrées du pays. C'est le terminus septentrional de notre réseau.

J'approuve aussi que la gestion des quais soit confiée à la ville. Des considérations d'ordre public, de police, de voirie, d'hygiène, les traditions, les mœurs, la nature même des intérêts qu'il s'agit d'administrer, tout recommande la solution adoptée par le gouvernement.

Je considère donc comme parfaitement justifiée l'alliance de l'Etat et de la ville.

Peut-être aurais-je voulu que cette alliance se fît à des conditions un peu mieux proportionnées.

Les obligations que s'impose l'Etat ne sont-elles pas en réalité hors de pair avec celles que la ville consent à accepter ?

On peut en féliciter l'administration communale d'Anvers; elle a montré, pour obtenir ces résultats si importants pour ses administrés, beaucoup d'intelligence, d'énergie et surtout la plus rare ténacité. Je regrette de ne pas pouvoir dire qu'à mon avis M. le ministre des finances ait défendu les intérêts de l'Etat avec une égale énergie.

Ainsi, l'intervention de l'Etat s'explique parfaitement pour la construction des murs de quais, pour la mise en état des berges actuelles; mais remarquez qu'il s'agit de tout autre chose. On projette de donner aux quais une largeur qui, dans de certains endroits, atteindra plus de 100 mètres et qui ne pourra guère être inférieure à 60 mètres. Or, comment cette largeur considérable de terre-plein sera-t-elle acquise ? Il y avait deux moyens: on pouvait par des expropriations étendre la profondeur des quais vers la ville; on pouvait, par des travaux, gagner sur le lit du fleuve de nouveaux terrains à réunir aux anciens. Si, comme le pense mon honorable collègue et ami Le Hardy de Beaulieu, la ville d'Anvers était propriétaire des terre-pleins des quais, ce serait à elle à augmenter la superficie de ces terre-pleins, ce serait à elle de faire le nécessaire pour donner aux quais toute la largeur voulue et elle ne pourrait, puisque le fleuve ne lui appartient pas, recourir qu'à la voie des expropriations, et acheter, pour les démolir, les constructions qui actuellement bordent les quais.

Or, d'après le projet, non-seulement, c'est l'Etat qui fera les expropriations, mais l'Etat, pour éviter de multiplier les expropriations, fera ce qui est, à mon avis, plus onéreux encore, des travaux en lit de rivière en dehors et au delà des exigences du mouillage et, à cette seule fin de donner aux quais la largeur voulue. C'est là une concession, sans doute très agréable aux habitants d'Anvers, mais qui pourra coûter beaucoup d'argent à l'Etat.

Autre observation. Le travail à faire par l'Etat est nettement défini. Il s'agit de faire 2,200 mètres courants de quais en lit de rivière. On ne sait pas bien ce que cela coûtera, mais on sait ce qu'il faudra faire. La ville d'Anvers, elle, donnera l'outillage.

Elle doit armer, gréer les quais du matériel nécessaire, appareils perfectionnés de chargement et de déchargement, hangars, magasins, embarcadères, salles d'attente pour voyageurs. Cela ne sera pas bien considérable, je crois, mais, surtout, cela manque de précision.

En somme, d'après le rapporteur lui-même, la dépense faite par la ville sera, à la dépense faite par l'État, comme comme un est à cinq.

Je passe. Je trouve que l'Etat a eu raison de se montrer large envers la ville d'Anvers: il fait là une opération qui, peut-être, sera fructueuse pour le trésor, qui, en tous cas, sera féconde pour le pays. J'approuve donc et le concours de l'État avec la ville et la mesure de ce concours.

Ce qui me gêne, c'est la présence d'un troisième partenaire.

En effet, l'œuvre qu'il s'agit de faire à Anvers doit, dans le projet du gouvernement, s'accomplir, pour la plus grande partie, par l'État et la ville, puis, pour une partie moindre, par la société Strousberg et Limauge.

Je préférerais que la rectification des quais ne fît l'objet que d'une seul et même œuvre, confiée aux mêmes mains, soumise à un seul et même régime.

Ce n'est point un vain amour de l'unité et de l'uniformité qui me porte à penser de la sorte.

Je crois que, dans l'intérêt même du port, il importe que l'État et la ville restent seuls maîtres des travaux. Nul ne peut dire ce que deviendra le port d'Anvers, ni quels développements prendra le commerce d'Anvers, ni quelles en seront les exigences.

La navigation à vapeur tend à se substituer de plus en plus à la navigation à voiles, même pour le transport des produits les plus encombrants, les plus onéreux, les moins rémunérateurs.

Or, il n'est pas possible de songer à faire entrer dans des bassins des navires à vapeur chargés de marchandises de peu de valeur. Plus le taux du fret est bas, plus l'armateur doit s'étudier à multiplier le nombre des voyages, à diminuer la durée de chaque voyage, a à embarquer et débarquer facilement.

Il faut qu'on puisse charger ou décharger la marchandise avec la même célérité qu'on navigue.

Il faut donc que les navires à vapeur puissent, quel qu'en soit le chargement, accoster à toute heure aux quais du fleuve; qu'ils n'aient pas à sortir de la rade; qu'ils n'aient pas à subir les manœuvres et les retards qu'entraîne nécessairement l'entrée en bassin. Or, la longueur de la rade et le développement de ces quais sont nécessairement limitées. On peut en tirer un parti plus ou moins utile, mais il n'est point possible de les étendre, si ce n'est au prix d'une dépense considérable.

Il est donc possible et il est, selon moi, probable, que dans dix ans ou quinze ans on reconnaîtra la nécessité d'installation nouvelles, la nécessité d'une organisation plus perfectionnée encore. Il faudra changer ce que nous allons faire, il faudra soit augmenter la largeur des quais, soit les développer davantage; mieux agencer les quais entre eux; recourir à un autre outillage, etc., etc. Il est possible, en un mot, qu'il y ait là tout un nouveau travail à faire.

Les pouvoirs publics, à qui est confiée la gestion des grands intérêts commerciaux et industriels du pays, les pouvoirs publics exercés par des hommes désintéressés de tout mobile personnel dans ces question-là, s'enten-

dront sans doute bien vite sur ce qu'il y aura faire. Mais que fera le troisième partenaire ? Est-ce que l'État aura sur lui un moyen d'action quelconque ? Je dis le troisième partenaire; et je vais vous dire de suite pourquoi je me sers de cette expression.

J'ai rencontré quelquefois, dans le rapport de la section centrale comme dans les communications du gouvernement, la qualification de *concessionnaire*. Je vous prie de remarquer qu'elle est fort inexactement employée ici : il ne s'agit pas le moins du monde ici d'un concessionnaire dont le droit limité expire à un moment donné. Il s'agit ici d'un homme qui acquiert à perpétuité.

Il y a, je me hâte de le dire, une réserve à cet égard dans le contrat : le gouvernement se réserve l'option de reprendre pour lui ou pour la ville le quai et le bassin de batelage; et il se réserve aussi le droit de racheter, au 31 décembre 1897, le quai et le bassin de batelage.

Ce sont là encore des clauses dont nous aurons tout à l'heure, à nous demander la raison et à rechercher le but utile.

Mais pour le moment, je dois raisonner comme si on ne faisait pas usage de ces clauses et je dis dès lors que le caractère général du traité du 10 janvier, c'est d'être une vente conférant des droits de propriété et non pas un simple acte de concession.

Je signale donc, ce premier et grave inconvénient des conventions; c'est que s'il est nécessaire, dans une quinzaine d'années, de remanier l'organisation générale des quais d'Anvers, l'État et la ville, étant d'accord, pourront être arrêtés dans leur œuvre par la présence du troisième partenaire.

Mais, messieurs, les travaux n'ont de prix pour une nation qu'en raison des péages dont ils sont grevés, qu'en raison des tarifs dont ils sont chargés et qu'on impose au public.

Comment vont être établis, comment seront modifiés les péages qu'il faudra percevoir pour prix de ces travaux et de cet outillage,

Ce ne sera, messieurs, ni l'État, ni la ville d'Anvers, ni le troisième partenaire qui diront quels péages il faut établir et quels péages il faut maintenir; ce sera, en fait, la concurrence des ports étrangers. C'est la concurrence des ports étrangers qui fixera et qui fera varier le taux des péages.

Il est évident, messieurs, que les Hollandais qui, après avoir soutenu contre nous une lutte qu'on pourrait presque qualifier d'épique, s'il ne s'agissait de matière commerciale, les Hollandais, qui nous ont disputé le transit par les eaux intérieures, puis par les chemins de fer, qui viennent de créer le port tout neuf de Flessingue avec un outillage admirable, évitant les fautes de leurs concurrents, mettant à profit leur longue expérience, que les Hollandais, dis-je, ne se laisseront pas arrêter dans la lutte par un détail comme celui des frais de port. Si, pour mettre leurs ports et leurs chemins de fer en position de produire tout leur effet utile, ils jugent nécessaire de faire de grandes réductions de frais de port, ils n'hésiteront pas un instant à les voter.

Si, pour mettre Flessingue en position de retenir au passage une partie de la clientèle d'Anvers, ils jugent utile d'abaisser les tarifs au port, il les abaisseront et il est évident que de riposte en réplique et pas à pas, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, on sera entraîné à faire des réductions de plus en plus considérables sur les tarifs qui auront été établis et que nul ne peut dire où l'on s'arrêtera dans cette voie.

Il n'est donné à personne de prophétiser en matière commerciale et bien osé serait celui qui affirmerait qu'Anvers n'a pas à redouter la concurrence de Flessingue.

A supposer qu'Anvers garde le dernier mot, qui pourrait dire ce qu'il en coûtera de sacrifices et d'efforts ?

Il est donc possible que le mouvement du port perfectionné d'Anvers soit d'abord très considérable, mais qu'aussitôt il attire l'attention des Hollandais, et que les Hollandais, pour en avoir une partie ou pour le détourner tout entier, fassent des sacrifices sur les frais de port.

Or, quand ils seront entrés dans cette voie, vous serez nécessairement amenés à les imiter, et vous arriverez peut-être avant quinze ans à n'avoir plus de frais de port du tout.

Qu'elle sera alors la situation ?

Il faut, de ce point de vue, distinguer entre le premier travail du gouvernement et son travail amendé. D'après le premier travail du gouvernement, MM. Strousberg et Limauge préparaient les tarifs et les soumettaient au gouvernement, qui avait trois mois pour les approuver. Ces tarifs, une fois adoptés par le gouvernement, devaient être appliqués sur toute la ligne des quais depuis l'extrémité sud de la citadelle à démolir jusqu'à l'écluse du Kattendyk. De plus, ces tarifs ainsi faits ne pouvaient être modifiés que du consentement de la troisième partie. De sorte *qu'à perpétuité*, si l'on n'exerçait pas le droit de rachat, pendant 20 ans, si l'on exerce ce droit, ce serait en définitive le troisième partenaire qui serait le maître de la fortune d'Anvers et du pays.

La ville s'est récriée et a demandé à quoi servaient nos institutions politiques, pourquoi il y avait des conseils communaux et des Chambres, si un tiers, étranger aux pouvoirs publics, mû seulement par des considérations d'intérêt privé, pouvait arrêter tout le mouvement commercial, en s'obstinant à maintenir tel ou tel tarif !

M. le ministre des finances a compris tout ce que cette situation a de grave. Il a cru y remédier de la façon que voici : il a négocié avec le troisième partenaire, et il a été convenu que, lors qu'une réduction aurait été faite par l'État ou par la ville, sur les quais construits par l'État ou par la ville, le troisième partenaire, s'il faisait cette même réduction, obtiendrait, à sa demande, la bonification de la différence des tarifs.

La ville d'Anvers a saisi la balle au bond et dit à son tour : « Ce que vous accordez au concessionnaire, il faut bien que vous me l'accordiez », et M. le ministre des finances a consenti aussi à ce que, une réduction étant reconnue nécessaire sur les tarifs primitivement décrétés, la ville obtiendrait, sur sa demande, la bonification de la partie de recette qui serait perdue pour elle par suite de cette réduction.

Pour rendre la démonstration plus claire, je vais outrer ma pensée et supposer qu'au lieu d'une réduction, il y ait une suppression complète.

Les dispositions contractuelles restant les mêmes, voici quelles en seraient les conséquences. L'Etat, ayant trouvé nécessaire, dans l'intérêt public et pour lutter contre la concurrence des ports hollandais, de supprimer tous frais de port à Anvers, perdra d'abord toute rémunération des capitaux dépensés.

Puis il s'entendra dire par MM. Strousberg et Limauge : « Vous laissez accoster les bateaux à vapeur à vos quais sans frais aucuns. Nous ne pouvons, nous, évidemment maintenir nos tarifs, qui donc viendrait chez nous ? On ne viendra plus chez nous que lorsqu'il n'y aura plus place chez vous.

» Nous allons donc baisser nos tarifs dans la même proportion que vous les vôtres. Nous allons supprimer tous frais de port ; mais, aux termes du contrat, vous nous payerez la différence de tarifs, c'est-à-dire, que vous aurez à nous bonifier toute la recette que, avec le tarif primitif, nous eussions perçue sur le mouvement actuel. »

La ville d'Anvers viendra, pour sa part proportionnelle d'un cinquième, demander la même chose. Ainsi l'Etat, lorsqu'il sera contraint par sa solicitude pour les intérêts généraux du pays à abandonner toute rémunération des capitaux considérables engagés dans l'opération dont il s'agit, devra de plus supporter, dans ces sacrifices imposés par la force des choses, la part incombant à la ville et la part imcombant aux concessionnaires.

Evidemment, les pouvoirs publics ne consentiront à une réduction des frais de port que lorsque la nécessité de cette réduction sera clairement démontrée, que lorsqu'il n'y aura pas moyen de faire autrement. Mais, alors, pourquoi soustraire la ville et le concessionnaire aux exigences de nécessités qui sont les mêmes pour eux que pour l'Etat, aux effets d'une situation qui s'impose à eux comme à l'Etat ?

Il me semble qu'il y a là un danger digne des réflexions de la Chambre et du gouvernement.

Je ne veux pas aller plus loin dans l'analyse de cette question et y insister trop longuement.

Je ne veux pas démontrer qu'il serait difficile, pour ne pas dire impossible, d'établir le montant d'une bonification semblable à celle que l'Etat promet.

C'est là un calcul très délicat, sujet à bien des contestations.

Je ne dirai pas non plus qu'il y a là un précédent fâcheux posé en matière d'entreprises de travaux publics, que les concessionnaires s'armeront de ce précédent pour venir en demander désormais autant et que l'Etat rencontrera dans les traités qu'il aura à faire ultérieurement soit pour des travaux semblables, soit pour d'autres travaux, des prétentions auxquelles il lui deviendra difficile de résister.

Mais je dis ceci : Puisque cette situation, vous vous l'êtes faite pour toute la durée du contrat, puisque vous devrez garantir aux concessionnaires et à la ville la totalité de la recette primitive, à la ville, pendant quarante ans, au concessionnaire, à perpétuité, si vous ne rachetez pas, vous devrez donc racheter.

Vous serez forcément amenés à exercer le droit de rachat après vingt ans et peut-être même ce terme vous paraîtra-t-il trop long. Mais si vous deviez racheter après vingt ans, pourquoi donc vendez-vous ?

Quel grand avantage compense pour vous le risque d'avoir à payer au concessionnaire ce que vous appelez la différence des tarifs, tous les ennuis, toutes les difficultés qui résulteront de la présence d'un troisième partenaire ? Est-ce tout simplement pour faire pendant vingt ans l'avance des quelques millions que pourra coûter la construction de cette partie des quais.

Je conçois parfaitement que lorsqu'une opération présente une bonne ou une male chance, on cède à la fois la bonne et la male chance, qu'on se refuse à courir des risques.

Mais céder la bonne chance et conserver la mauvaise pour soi, c'est là une opération qui me paraît peu rationnelle et qui me tenterait peu. C'est cependant ce qui se fait aujourd'hui.

Il y avait une alea des deux côtés ; d'abord, dans la nature du travail, et ensuite, dans le taux possible et probable de la recette.

Quant à la chance mauvaise résultant de la nature du travail, ce n'est point là ce qui oblige à céder, puisque l'État assume cette même chance pour les quais à construire au delà de la batterie Saint-Michel.

Quant à la recette, vous la garantissez. Quel risque pourrait donc bien courir désormais le cessionnaire ?

En 1869, on n'était pas complétement édifié sur la nécessité d'un remaniement général de la rade d'Anvers. Il ne s'agissait de construire un quai que le long de la citadelle du Sud.

On considérait l'opération comme délicate, on traite avec un tiers, rien de plus naturel.

Mais aujourd'hui qu'on fait soi-même ce travail difficile et délicat, qu'on le fait sur une longueur deux fois plus considérable, je ne comprends pas pourquoi l'on traite avec un tiers pour la partie la moins longue, la moins importante, et, à coup sûr, la moins difficile, d'autant qu'en définitive la Société Limauge aura des facilités que n'avait pas la Société Strousberg.

L'Etat la pilotera, car il est probable que les quais se feront d'abord en aval.

M. MALOU, ministre des finances. — Non, au contraire.

M. SAINCTELETTE. — Dans tous les cas, ce sera une grande facilité que de pouvoir user du même outillage, du même matériel et du même personnel que l'Etat. Les risques de la construction ne doivent donc plus être le motif déterminant de la cession. Restaient les risques de recette, mais l'Etat les prend pour lui en garantissant au concessionnaire le taux de la recette primitive. Pourquoi donc traitez-vous ?

Le gouvernement a parfaitement compris qu'on ne manquerait pas de lui faire cette objection et il en a saisi toute la gravité. C'est pour cela qu'il a stipulé la faculté de rachat après vingt-trois ans et l'option dans les trois mois de la signature du contrat définitif. Mais il est beaucoup plus simple encore de ne pas céder.

Je demande donc que l'Etat garde les quais, qu'il reste seul maître de toute la ligne des quais depuis l'extrémité amont de la citadelle du Sud jusqu'à l'écluse du Kattendyk.

J'ai des observations analogues à présenter pour ce que le projet appelle le bassin du batelage. Mais, ici,

je ne fais qu'émettre un doute qu'a fait naître en moi la lecture des contrats.

Le réglement du port du 21 avril 1863 ne règle pas seulement ce qui concerne les navires de mer, mais aussi les bateaux à voiles, les steamers venant de l'intérieur; selon que ces bateaux à voiles et ces steamers abordent dans un bassin ou dans un canal, ils sont tarifés de deux façons différentes.

En canal, le droit qu'ils ont à payer est au maximum de 3 francs; en bassin, le droit à payer est de 30 centimes par tonneau, et il varie avec l'importance du tonnage.

Je ne crois pas commettre une erreur en disant que pour un bateau de charbon de 250 tonneaux le droit de bassin est de 75 francs. J'ai du reste, sous la main, le réglement du 21 juillet 1863, qui porte, dans son article 5 :

« Les bateaux à voile et les steamers de l'intérieur, *qui entreront dans les bassins*, payeront :

« Ceux de moins de 50 tonneaux, 10 centimes par tonneau ; ceux de 50 tonneaux, 30 centimes.

« Au contraire, d'après l'article 6, les bateaux à voiles et les steamers de l'intérieur qui chargeront ou déchargeront en rade, à un embarcadère ou à un quai du fleuve ou des canaux, payeront à chaque voyage 4 ou 6 centimes par mètre cube. sans que le total puisse dépasser 3 francs.

M. COREMANS. — Vous oubliez les diminutions des droits en cas de voyages subséquents dans le cours de la même année. Lisez le § 4 de l'article 5, dont vous venez de lire les trois premiers paragraphes.

M. SAINCTELETTE. — Voici :

« Les bateaux à voiles et les steamers de l'intérieur, y compris les remorqueurs, qui chargeront ou déchargeront en rade, à un embarcadère ou à un quai du fleuve ou des canaux payeront à chaque voyage... sans que le total puisse dépasser trois francs.

Ainsi, selon qu'un bateau de 250 tonneaux entre dans un canal ou dans un bassin, il a à payer 3 francs ou 75 francs.

Par conséquent, il y a un grand intérêt pour nous à savoir comment sera qualifiée l'œuvre à édifier dans la citadelle du Sud.

Est-ce un bassin? Alors la ville pourra prétendre a 75 francs. Est-ce un canal ? Alors elle ne pourra prétendre qu'à 3 francs. Je dis que la ville pourra prétendre, parce que la convention du 10 janvier 1874, entre la Société immobilière et le gouvernement et son article 6 ne soustrait à la perception de la taxe communale que les seuls navires de mer :

« Les droits de navigation, tels qu'ils sont fixés par le réglement approuvé par l'arrêté royal du 21 juillet 1873, seront perçus par et au profit du concessionnaire, tant pour les navires abordant au quai que pour ceux qui chargeraient ou déchargeraient en rade devant le quai de la citadelle.»

Il n'est pas dit un mot des bateaux d'intérieur chargeant ou déchargeant dans l'ouvrage à édifier dans la citadelle du Sud.

Il résulte de là, selon moi, que pour les navires chargeant ou déchargeant en rade devant les quais, ou abordant à ces quais, le concessionnaire seul aura le droit de percevoir des frais de port, à l'exclusion complète de la ville.

Mais pour les bateaux de l'intérieur, la question est complexe. En sus des frais de port perçus par le cessionnaire, la ville aura-t-elle droit à une taxe ? Quel sera le taux de cette taxe et quel sera le taux de la rémunération à percevoir par le cessionnaire? La réponse à ces deux dernières questions dépend du point de savoir comment sera qualifié l'ouvrage à faire dans la citadelle du Sud. S'il est qualifié canal, il est évident que la ville, à supposer qu'elle soit autorisée à faire une perception quelconque, ne pourra percevoir que 3 francs; tandis que s'il est qualifié bassin, on pourra percevoir 75 francs.

Or, la convention du 10 janvier, dans son § 5, emploie exclusivement le mot bassin :

« Pendant un délai de six mois, à dater de la convention définitive à intervenir, l'Etat aura l'option de reprendre, soit pour les créer et exploiter lui-même, soit pour en concéder la création et l'exploitation à la ville d'Anvers, le bassin du batelage et le quai à l'Escaut. »

Il résulte de là qu'on peut se demander si la ville, indépendamment de la rémunération exigée par le cessionnaire, aura le droit de percevoir 75 francs ; et si le cessionnaire lui-même n'aura pas le droit d'en percevoir autant. Je prie le gouvernement, avant de répondre, de considérer qu'aujourd'hui les bateaux charbonniers abordent à tous les canaux d'Anvers, y séjournent, y opèrent leur chargement et leur déchargement au prix de 3 francs. Vont-ils devoir payer 75 francs?

M. MALOU, ministre des finances. — Mais non !

M. SAINCTELETTE. — C'est une question que je pose ; je serai heureux d'entendre les explications du gouvernement.

Je les ai cherchées dans les documents et je n'y ai rien trouvé. J'ai pensé qu'il y avait malentendu entre la ville et le gouvernement ou que le mot bassin avait été improprement employé.

Pour éviter toute équivoque, pour rester maître de la situation en ce qui concerne les bateaux de l'intérieur comme en ce qui touche les navires de mer, le mieux serait de garder le bassin comme le quai.

Mais si l'Etat garde soit pour lui, soit pour la ville et pour lui, soit pour la ville seulement, les quais et les bassins, les charges de l'entreprise disparaissent et dès lors, il y a lieu de modifier équitablement les avantages.

Et de même que M. le ministre des finances de 1864 offrait à la ville d'Anvers une participation dans l'affaire des terrains de l'enceinte restreinte, cette participation de moitié qui, si elle avait été acceptée, lui aurait valu 12 millions et demi, de même, à mon avis, M. le ministre de finances de 1874 ferait chose équitable en demandant à la Société immobilière, comme compensation du dégrèvement des travaux, une participation pour la ville d'Anvers dans l'affaire des terrains.

Je ne sais pas jusqu'à quel point cela est possible; je ne sais pas quelles ont été les différentes phases des négociations engagées, mais je soumets cette idée à la Chambre, ne fût-ce que pour prouver à la section centrale et aux députés d'Anvers que le concours de la gauche n'a jamais fait défaut à la ville d'Anvers

Je n'ai à ajouter qu'une seule considération et elle est étrangère à ce qui a été dit jusqu'à présent.

Je recommande au gouvernement de ne pas hésiter un instant à donner aux travaux tous les développements qu'ils comportent.

Je vois, dans les différentes publications du gouvernement sur cette question, une tendance à restreindre la largeur des quais, du moins en certains endroits, à raison des difficultés d'exécution et des sommes peut-être considérables qu'il faudra dépenser. Je crois aussi que le gouvernement ne veut pas adopter d'une manière déterminée, précise, la profondeur de 8 mètres pour le mouillage des grands navires transatlantiques.

Je supplie le gouvernement d'y bien réfléchir. Si nous avons en Belgique un défaut en matière de travaux publics, quel que soit le parti au pouvoir, quel que soit le ministre dirigeant, c'est évidemment de toujours faire trop petit. Nos gares de chemin de fer n'ont pas été livrées de deux mois à la circulation qu'elles se sont trouvées insuffisantes et qu'il a fallu racheter à de grands prix les terrains nécessaires pour leur donner plus de profondeur et plus de développement.

Or, ici, ce serait une chose considérable que de revenir sur des expropriations.

Les premières expropriations, celles qui se feront immédiatement, ne seront peut-être pas aussi coûteuses qu'on se l'imagine, parce qu'en général, une fois la rangée de maisons qui touchent aux quais démolie, ce qui se trouvera dans les profondeurs n'aura plus une grande valeur.

Mais quand vous aurez établi un quai de 60 mètres de largeur, que ce quai sera bordé de hangars, de magasins, d'établissements desservis par deux voies de chemin de fer, revenir sur ce qui aura été fait, démolir les premiers ouvrages, donner aux quais une nouvelle et plus ample largeur sera une œuvre immensément coûteuse ; ce seront des expropriations qui coûteront excessivement cher.

J'insiste donc pour qu'on n'hésite pas à faire une œuvre grandiose et durable.

J'ai dit.

M, JOTTRAND. — Messieurs, nous avons été avertis, et par les journaux et par une pétition parvenue à cette Chambre, que le conseil communal d'Anvers avait décidé de solliciter du gouvernement d'être admis à reprendre, dans l'affaire qui fait l'objet de la seconde des deux conventions soumises à notre approbation, la position accordée à la Société immobilière de Belgique.

Cette proposition ne m'étonne pas le moins du monde, et il n'y a pas de doute que si l'on donnait au public, à tous les capitalistes et entrepreneurs d'affaires le temps de se rendre bien compte de ce qu'est cette seconde convention, de ce que sont les avantages que les concessionnaires doivent en retirer, l'offre de la ville d'Anvers ne resterait pas isolée ; qu'une grande concurrence s'établirait à l'effet d'obtenir la concession accordée provisoirement à la Société immobilière et, si l'on veut, à celui qui, cependant, n'est plus, en réalité, qu'un paravent dans cette affaire, le docteur Strousberg.

En effet, un bref examen de la convention qui nous est soumise et du plan qui l'accompagne entraîne la conviction que l'affaire primitive, celle qui existait en 1870, celle qu'à cette époque le docteur Strousberg consentait à payer 14 millions, est améliorée, par des conditions nouvelles, d'au moins 35 millions.

Cela ne sera pas difficile à démontrer.

Je laisse de côté dans cette démonstration le texte de la convention pour m'attacher plus spécialement au plan qui en est le résultat. En effet, il y a entre la convention et le plan qui nous a été communiqué à tous, — je parle du plan d'appropriation des terrains militaires, — une certaine divergence, mais le plan étant postérieur à la convention, c'est lui qui doit l'emporter. Cette divergence provient de ce que, depuis la convention, on a reconnu qu'il fallait reculer en amont le pont projeté d'environ 150 mètres, et de ce que, par conséquent, la station projeté, reculée également vers le Sud, ne prend plus 10 hectares dans les terrains provenant de l'ancienne citadelle du Sud, mais y prend au maximum 4 hectares et demi. Il faudra, soit dit en passant, en tout cas, de ce chef, modifier la convention à moins qu'on ne nous dise comment la Société immobiliere va s'y prendre pour réserver, sur le terrain qu'on lui concède, 10 hectares à usage de station, alors que la station projetée, en fait, ne pourra occuper que 4 hectares et demi de ce terrain, le surplus du terrain nécessaire devant être pris sur des terrains particuliers à exproprier.

Je m'arrête donc au plan, parce que je suis convaincu que ce sera le plan qui sera la base définitive de toute l'affaire.

Voici quelle est la situation du concessionnaire, si ce plan s'exécute.

Il recevra 108 hectares de terrains militaires.

De ces 108 hectares, 4 1/2 passeront en partie de station, 3 1/2 en bassins, un hectare en petits quais, soit un total de 9 hectares à déduire.

Il lui restera donc 99 hectares exploitables comme terrains à bâtir et sur lesquels s'élèvera le nouveau et splendide quartier d'Anvers dont la station projetée sera l'origine.

Quelle est, au contraire, la situation que lui faisait le contrat de septembre 1869, approuvé par la loi de janvier 1870 ?

Il y avait alors, comme aujourd'hui, 108 hectares de terrains militaires. On en déduisait 10 hectares pour la station et 49 hectares pour les quais et bassins soit 59 hectares réservés à des établissements d'utilité publique : il ne restait ainsi au concessionnaire qu'une superficie de 49 hectares à exploiter en terrains privés.

Il y a donc une différence de 50 hectares à exploiter au profit du concessionnaire de 1874 et quelle est la valeur de ces 50 hectares ?

L'honorable M. Sainctelette a fourni tantôt à cet égard des chiffres précieux. Mais je ne veux pas en tirer profit ; je préfère, dans l'intérêt de ma thèse, m'en référer aux appréciations du concessionnaire lui-même ; il les a formulées dans un document officiel ; c'est l'article 5 de sa convention qui me les fournit.

Cet article fixe à 400,000 francs par hectare, soit 40

francs par mètre carré, la valeur des terrains concédés ; il porte, en effet, que si la ville d'Anvers use du droit d'option qui lui est laissé de faire elle-même le bassin destiné au batelage, projeté sur l'emplacement de la citadelle du Sud, elle payera au concessionnaire les terrains bruts, non préparés, qu'elle lui reprendra pour établir son œuvre, au prix de 40 francs par mètre carré.

50 hectares à 400,000 francs mettent donc à la disposition du concessionnaire de 1874 20 millions de plus que n'en avait le concessionnaire de 1870.

Mais non-seulement l'avoir du concessionnaire est ainsi énormément augmenté ; en même temps, ses charges sont notablement diminuées.

En effet, on a évalué à 26 millions de francs le coût de construction des bassins, cales et quais de rivière et de bassins que M. le docteur Strousberg avec l'obligation d'établir. Que reste-t-il aujourd'hui de ces 26 millions de travaux ?

Il en reste au plus pour 10 millions.

1,000 mètres de quais de rivière de la batterie Saint-Michel à la culée de droite du pont sur l'Escaut et 100 mètres en plus en amont pour la base de cette culée et un prolongement, en tout 1,100 mètres, à 6,000 francs le mètre courant, ci . . . . fr.	6,600,000	»
1,300 mètres de quais de bassin, à 1,500 francs le mètre courant, ci . .	1,950,000	»
Une petite écluse en eau profonde au fleuve et un pont tournant au bassin .	1,500,000	»
Total. . . fr.	10,050,000 francs	

J'en mets pour 11 millions avec les travaux supplémentaires à la culée du pont, les rampes d'accès à la station et les imprévus.

En tout donc, 11 millions.

Voilà les travaux publics imposés aujourd'hui aux concessionnaires, en remplacement des 26 millions de travaux imposés en 1870 au docteur Strousberg.

Donc, différence en moins au passif, 15 millions; tout à l'heure nous avions en plus à l'actif 20 millions.

Voilà mes 35 millions d'avantages nouveaux justifiés.

Mais, outre ces avantages directs, il y a encore des avantages accessoires d'une importance considérable. Les voici :

La station qu'il s'agit maintenant de constuire se trouve dans des conditions bien plus favorables pour le développement du quartier nouveau, que celles dont devait jouir le docteur Strousberg.

La station de 1870 était une station destinée à un trafic purement commercial. Parallèle à l'Escaut, elle n'avait qu'une entrée et pas de sortie ; elle formait ce qu'on appelle un cul-de-sac : elle était établie surtout en vue des établissements maritimes.

La station d'aujourd'hui, au contraire, sera une station de premier ordre, non-seulement au point de vue du trafic des marchandises, mais encore et surtout au point de vue des voyageurs.

Perpendiculaire à l'Escaut, traversée de part en part par les lignes venant de l'Ouest et de l'Est de la Belgique, aboutissant à un pont, aux quais et à un immense boulevard, ce sera là que descendront tous les voyageurs à destination d'Anvers.

Elle deviendra ainsi non-seulement la grande voie de transit, mais encore le grand point de débarquement et d'embarquement pour une grande quantité de marchandises et pour la plupart des voyageurs.

Les autres stations d'Anvers ne seront, comparées à celle-là, que du deuxième ou du troisième ordre.

On comprend parfaitement quelle valeur va donner l'importance capitale de cette station à tous les terrains qui l'avoisineront.

Vient ensuite le pont sur l'Escaut.

La création de ce pont modifie encore du tout au tout la valeur des terrains sur lesquels devra s'élever le nouveau quartier, tant au point de vue du prix que de la rapidité de réalisation de ces terrains. Peut-on nier que ce pont doive attirer toute la circulation d'Anvers vers le point où il aboutira, c'est-à-dire vers le quartier en projet ? Qu'y avait-il dans la concession du docteur Strousberg pour attirer en cet endroit les bâtisses et le mouvement commercial ? Des établissements maritimes, rien de plus. Or, on a l'exemple, par les environs des établissements maritimes du Nord, du caractère spécial du quartier qui se crée autour de semblables établissements. Avec la concession d'aujourd'hui, Anvers-Sud sera un quartier commerçant et de luxe à la fois. Ce ne sera plus seulement le quartier des logis et des restaurants de matelots et de capitaines de navires, des entrepôts et des bureaux fermés le soir, des boutiques de *ship chandlers* et autres, ce sera une ville nouvelle de 18,000 à 20.000 habitants, ayant tous les éléments de réussite des plus brillantes capitales.

Au port franc maintenant ! C'était une création obligatoire pour le docteur Strousberg le jour où le gouvernement l'exigerait; aujourd'hui ce n'est plus qu'une chose facultative de la part du concessionnaire ; le jour où il jugera convenable de le créer, il le créera, sinon il ne le créera pas, nul ne pourra l'y obliger ! Les bassins qu'il s'agit de donner comme centre maritime au quartier nouveau seront également tout autres et dans de bien meilleures conditions de produit que ceux du docteur Strousberg. Celui-ci avait à créer des bassins et des quais avec entrepôts destinés au grand commerce d'outre-mer ; il avait à subir dans ces conditions la concurrence directe des établissements maritimes du nord ; il ne s'agit plus aujourd'hui que d'un bassin pour le batelage, pour les modestes bateaux qui naviguent par les eaux intérieures et d'un bassin qui aura le monopole de ce service...

Oui, il ne sera soumis à aucune concurrence ; la Société Immobilière s'est, en effet, fait accorder que, pour le cas où deux seulement des canaux actuels qui servent d'abri au batelage d'Anvers, ceux qui en quatre points rompent aujourd'hui la ligne des quais, subsisteraient encore dans quatre ans d'ici, elle serait débarrassée de l'obligation de construire son bassin du batelage : qu'elle pourrait, même au besoin, le supprimer et rentrer, par suite, en pleine possession des terrains que ce bassin doit occuper, avec liberté absolue d'en faire ce qu'elle voudra : cela se trouve à l'alinéa 2, n° 5, de l'article 1er de la convention qui nous est soumise.

Quant aux conditions de payement auxquelles était soumis

le docteur Strousberg, elles se sont adoucies à un degré incroyable en faveur du concessionnaire qui le remplace.

Le docteur Strousberg devait payer 14,000,000 de francs comptant, en trois ans et demi, au fur et à mesure de la remise des terrains qui lui étaient vendus.

On donne aujourd'hui, à la Société immobilière le droit de payer les mêmes terrains à long terme de crédit, en cinq années, par cinquième d'année en année, à partir du 31 Décembre 1874 et, malgré la remise effective des terrains et leur réalisation à gros bénéfice par le débiteur, à charge seulement d'un maigre intérêt de 3 p. c. sur les sommes non encore payées.

M.. MALOU, ministre des finances. — Le docteur ne payait pas du tout.

M. JOTTRAND. — Est-ce que M. le ministre des finances veut me répondre de suite sur ce point?

M. MALOU, ministre des finances. — Non, je ne veux pas vous interrompre.

M. DE LEHAYE. — Le règlement le défend!

M. JOTTRAND. — En outre, des facilités financières, qui étaient jusqu'ici réservées à nos villes, sont données à la Société immobilière pour la réalisation du capital nécessaire à son entreprise.

Elle aura le droit d'émettre des obligations en petites coupures et à lots, afin qu'elle puisse se procurer les capitaux nécessaires, à ce bon marché exceptionnel que parvient, par exemple, à obtenir la ville de Bruxelles.

Enfin, et pour clôturer, on lui concède des droits sur une chose qu'elle ne crée pas, qui ne provient pas d'elle, qui ne lui appartient pas.

Oui, on lui concède le droit de percevoir des taxes et péages sur toute la partie de l'Escaut que longeront ses quais. En rade devant son territoire, à quelque distance que ce soit, on ne pourra se livrer à aucun déchargement, transbordement ou manipulation de marchandises, sans lui payer tribut.

Qu'au beau milieu de l'Escaut, à 200 mètres de son quai, profitant de la rade que la nature a créée, qui est le domaine de l'État, un navire de mer décharge tout ou partie de sa cargaison sur un bateau d'intérieur, ou sur une allége, la Compagnie immobilière viendra reclamer et percevoir ses taxes!

Tous les avantages accessoires que je viens d'énumérer, je ne les chiffre pas; il serait difficile de les chiffrer avec la même préision que j'ai pu apporter dans l'appréciation des premiers éléments jetés par moi dans ce débat.

Mais je n'ai pas besoin de les chiffrer.

Il est incontestable et évident pour tout le monde dans ces conditions nouvelles faites à l'affaire qui nous occupe, la chose vendue par le gouvernement est radicalement différente et dans sa nature et dans sa valeur, de celle que le gouvernement avait vendue en 1870, et, dans ces conditions, il est incompréhensible inadmissible que le prix de vente reste le même.

Qu'on fasse une opération nouvelle; que l'on constitué une affaire nouvelle sur des bases différentes plus avantageuses que l'affaire de 1870, soit! mais alors que l'on change aussi le prix de vente. L'objet que vend aujourd'hui le gouvernement vaut plus de 14 millions. Il en vaut au moins 20.

La différence entre ces 14 millions et la valeur réelle de l'objet est un sacrifice que fait le gouvernement; c'est une libéralité, un véritable cadeau qu'il fait au concessionnaire.

En présence de cette situation, je ne m'étonne pas, je le répète, de l'empressement qu'a mis la ville d'Anvers dès qu'elle a pu examiner avec quelque sang-froid les conditions de la nouvelle convention, et cela n'a pu se faire plus tôt qu'aujourd'hui, car, ne l'oublions pas, les conditions nouvelles ne sont connues de la Chambre et du pays que depuis le 20 janvier 1874, soit depuis six semaines et les plans depuis quinze jours à peine, je ne m'étonne pas, dis-je, de l'empressement qu'a mis la ville d'Anvers à demander à être substituée à la Société immobilière.

Faut-il accorder à cette ville le benéfice qu'elle réclame?

Messieurs, d'après moi, cette question est digne d'un examen tout spécial, et c'est pour cela que, comme conclusion des observations que je présente en ce moment à la Chambre, je demande formellement la scission *(interruption)*, la division, si l'on veut, du projet de loi en deux parties : l'une ayant trait à la première convention entre le gouvernement et la ville d'Anvers et à laquelle je donnerai mon assentiment; l'autre portant sur la convention faite entre l'Etat, le docteur Strousberg et la Compagnie immobilière.

Quant à celle-là, j'en proposerai l'ajournement afin que la concurrence libre puisse se produire. Car, messieurs, ce n'est pas en faveur de la ville d'Anvers que je parle en ce moment, quelque sympathique qu'elle me soit et quelque désir que j'aie de la voir grande et prospère.

C'est en faveur des intérêts généraux. Je veux empêcher que l'État ne soit privé d'une partie du prix de vente qu'il pourrait exiger et que j'évalue trop bas en l'évaluant à, 6,000,000 de francs, car il pourrait trouver facilement acquéreur de ses terrains, dans les conditions nouvelles, à plus de 20 millions! *(interruption)*.

Oui, messieurs, dans ces conditions les 108 hectares dont il s'agit dans l'affaire valent, au bas mot 20 millions et en les cédant à 14, c'est 6 millions que l'État sacrifice et qu'il concède a l'affaire.

Vous allez en être convaincus.

Laissons de côté, dans la question, les grands et des petits quais; ils rapporteront largement ce qu'ils coûteront. Les grands quais, les quais de rivière serviront, en effet, à conquérir sur l'Escaut un territoire, supplémentaire de 10 hectares, en outre des 108 précités, et ce territoire, siége de magasins, de hangars et d'entrepôts, sera très productif; il en sera de même des petits quais de bassins.

Le produit de tout cet ensemble rémunérera amplement le capital consacré à le créer.

N'envisageons donc dans l'affaire que la spéculation en terrains.

Des 108 hectares bruts à remettre au concessionnaire, il y a à déduire, toujours d'après les plans qui nous ont été soumis :

Pour la station . . . . (Le surplus de sa superficie à prendre sur des terrains privés à acheter sans doute par l'État.)	4 1/2	hectares.
Pour les bassins	3 1/2	—
Pour les quais de bassin	1	—
Pour les diverses rues à établir . . .	12	—
Pour les boulevards et places du nouveau quartier	8	—
En tout. . .	29	hectares,

déduits des 108 hectares bruts, il reste 79 hectares nets à réaliser, à revendre comme terrains à bâtir. A quel taux seront-ils vendus?

Je ne veux pas, encore une fois, de peur d'exagérer, prendre comme base les prix plus élevés, renseignés tantôt par M. Sainctelette lorsqu'il vous a donné le résultat de l'analyse qu'il a faite des bilans de la première Société immobilière d'Anvers, de la société Ybry. Je prends un chiffre moyen et j'évalue à 50 francs le mètre carré le prix de vente de mes 79 hectares. Cela donne 39,500,000 francs, mettons 40 millions, car je crois que l'évaluation est réellement trop peu élevée.

Voilà la recette minimum à réaliser en échange d'un prix d'achat de 14 millions ! Soit 26 millions de bénéfices bruts ! N'est-ce pas là, messieurs, une marge large, trop large, excessivement large?

Déduisons de ces 26 millions de bénéfices bruts, 6 millions que je vous propose de laisser à l'Etat, qui resteraient à l'Etat, si l'on portait, comme je le propose, à 20 millions le prix de vente, au lieu de le maintenir à 14 millions; il restera encore à la Société immobilière, au concessionnaire quel qu'il soit, un bénéfice brut de 20 millions, c'est-à-dire, de 100 p. c.

Or, un bénéfice de cette nature, dans des opérations du genre de celle qui nous occupe, est plus que suffisant pour garantir au concessionnaire tous ses frais, tous ses intérêts et un bénéfice net, large et suffisant, légitime rémunération de ses soins et de ses efforts.

En présence de ces chiffres; ma conclusion est que l'Etat mette en adjudication publique l'affaire nouvelle telle qu'il a jugé à propos de la constituer, à la seule charge, pour l'adjudicataire, ou de laisser au docteur Strousberg un intérêt dans l'affaire, proportionnel à sa mise ou de lui rembourser comptant ses mises avec un bénéfice dès à présent fixé, le tout au choix du docteur.

Ce bénéfice peut même être considérable, 500,000 francs si l'on veut.

Il a jusqu'à présent déboursé deux millions; un bénéfice de 500,000 fr. comptant le satisfera, j'en suis sûr.

Par cette adjudication, je suis convaincu que l'Etat gagnera au moins 6 millions de plus que dans la combinaison qu'il nous présente. Je ne veux pas dire plus, quoique, dans ma conviction, il trouvera acquéreur à plus de 20 millions.

Que M. le ministre n'aille pas me répondre que le docteur Strousberg n'acceptera ni un remboursement comptant, ni une association avec un autre participant que la Société immobilière. Et pourquoi pas?

D'ailleurs, le Dr Strousberg, dans la situation où il se trouve, est-il dans le cas d'accepter ou de ne pas accepter, à son gré!

Il n'a pas exécuté son contrat; il est en demeure de l'exécuter; il est en faute : il doit subir la peine de sa faute; cette peine, c'est la résiliation de son contrat, avec dommages et intérêts, la déchéance de tous ses droits, la perte de tous ses versements peut-être!

Voilà ce qui est acquis à l'Etat, ce que l'Etat peut obtenir demain de nos tribunaux, s'il le veut!

Que M. le ministre ne me dise pas non plus que s'il rompt avec M. Strousberg et l'Immobilière, il se trouvera demain sans acquéreurs avec ses terrains sur les bras.

Sont-ce donc là les seuls amateurs possibles?

La demande faite par la ville d'Anvers démontre le contraire. C'est là, j'espère, un amateur sérieux et solvable! Mais, je le dis encore, que l'on donne aux capitalistes le temps d'examiner l'affaire et de se remuer, et Anvers ne sera pas seule à faire des offres. Pour qu'elle restât seule, il faudrait qu'il n'y eût plus un sou vaillant ni en Angleterre, ni en Hollande, ni en Belgique, et heureusement nous n'en sommes pas là!

Mais quand même nous nous trouverions dans le cas que certainement M. le ministre va nous présenter comme la réalité, c'est-à-dire, en présence d'une abstention complète de tous les capitalistes autres que la ville d'Anvers, je dirais encore au gouvernement : Ne nous demandez pas de voter la convention que vous présentez à notre approbation. Car si l'adjudication publique n'est point possible, s'il faut absolument que les terrains du Sud soient donnés de la main à la main à en concessionnaire, j'aime mieux cent fois voir la ville d'Anvers plutôt que des intérêts exclusivement privés bénéficier de cette affaire.

S'il y a des bénéfices à réaliser; et il y en a d'énormes, que ce soit notre métropole commerciale qui les réalise. Si ce n'est pas directement toute la Belgique qui en profitera, ce seront au moins 150 et bientôt 200 mille de nos compatriotes et non pas une centaine d'actionnaires. Et de plus, vous aurez au moins conservé cette situation normale et régulière des choses à laquelle il ne faut renoncer qu'en cas d'absolue nécessité : la ville d'Anvers chez elle dans toute l'étendue de son territoire est seule maîtresse de ses quais, de ses bassins, de ses places publiques et de ses rues.

Si je proteste comme je le fais, ne croyez pas que ce soit, comme on le prétend souvent, à l'adresse de ceux qui s'élèvent contre des conventions du genre de celle dont je m'occupe en ce moment, par jalousie, par envie des bénéfices qu'elles peuvent procurer à MM. les capitalistes. C'est là, je le sais, ce que répondent ceux qui manient des capitaux — souvent sans en avoir — à ceux qui prennent l'initiative de critique du genre de celle que je formule.

Jaloux, leur dit-on, ne sauriez-vous souffrir que d'autres gagnent quelque argent?

Quant à moi, messieurs, je n'ai pas de plus grand plaisir que de voir des capitalistes associés ou non réaliser de magnifiques bénéfices, lorsqu'ils les doivent uniquement à leur intelligence, à leurs efforts, à leur travail, à leur énergie et qu'ils courent des risques Si je ne mange pas au râtelier des grandes affaires, je ne veux pas empêcher les autres d'y manger; mais à une condition : c'est que ce râtelier ne soit pas abondamment fourni d'une grasse et succulente provende tirée uniquement des biens et du domaine de l'Etat.

Ce qui m'exaspère, ce qui exaspère à côté de moi bien des membres de cette Chambre et dans le pays beaucoup plus encore d'honnêtes citoyens, c'est le développement de plus en plus considérable de l'immixtion des intérêts privés dans les intérêts publics et réciproquement, de cet enchevêtrement chaque jour

plus étroit de ces deux intérêts en une seule masse, de telle façon qu'on ne sait plus où l'un commence et où l'autre finit.

C'est la mendicité de plus en plus éhontée de ces capitalistes vrais ou faux, qui sont sans cesse aux portes des ministères, pour obtenir de l'Etat des subsides, des garanties d'intérêt, des concessions, des ventes, des locations, toutes espèces de contrats, enfin, dans lesquels le plus souvent l'Etat est le seul bailleur de fonds ou de valeurs, tandis que l'autre partie contractante n'apporte guère que des promesses.

C'est là une cause puissante et déplorable de la dégradation de nos mœurs publiques et il y faut mettre un terme dans l'intérêt même de nos hommes d'Etat.

« L'Etat », a dit un jour M. Coomans, « n'est le plus souvent qu'un monsieur. » Eh bien, il y va de l'honneur de ce monsieur que le public ne puisse plus dire ce qu'il dit, hélas! Qu'il est bon d'être de ses amis parce que pour ses amis il y a toujours de bonnes affaires à faire; que, quand il n'y en a pas, il en crée et cela, au besoin, aux dépens des intérêts généraux qu'il a pour mission suprême de sauvegarder. (*Interruption.*)

M. MALOU, ministère des finances. — J'ai à répondre aux orateurs qui ont pris la parole dans ce débat. La thèse de l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu ne m'arrêtera pas longtemps. Je dois croire, surtout après le discours que nous venons d'entendre que son opinion n'est pas contagieuse.

En effet, l'honorable membre a soutenu que l'Etat devait faire les quais à ses frais, et les remettre à la ville d'Anvers sans rien en retirer.

L'honorable membre s'est arrêté longtemps à une considération accessoire, et il en fait même la condition de son vote : il est ennemi de la ligne droite en matière de quais, et partisan enthousiaste de la ligne courbe.

Pour écarter ce point de nos débats, j'indiquerai la situation exacte. Le plan des ingénieurs, fait en 1870, comportait une courbe de trois rayons différents.

La partie centrale qui était de 990 mètres, disons pour mieux nous faire comprendre, d'un kilomètre, était une courbe d'un rayon de 22,916 mètres, c'est-à-dire, que la circonférence du cercle décrit par cette courbe avait plus de 143 kilomètres ou près de 29 lieues.

C'était évidemment une ligne droite; et quelque capricieux que l'on suppose les flots de l'Escaut, il leur serait parfaitement indifférent de suivre une ligne droite ou une ligne concave dont la courbure n'est appréciable qu'au miscroscope.

Or, cette petite fantaisie d'une courbe continue avait pour conséquence, de l'avis de tous ceux qui ont étudié la question, d'imposer à l'Etat, en expropriations stériles, une dépense additionnelle de 10 à 12 millions.

J'ai donc produit un plan dont je ne suis pas l'auteur, mais que je livre aux méditations de tous ceux qui s'intéressent à la question ; et dans ce plan, depuis la batterie Saint-Michel jusqu'au musoir Sud de la première écluse, il y a une ligne droite de 1,400 mètres seulement.

Il eût été téméraire de se prononcer d'emblée sur une pareille question.

Il y a dissentiment à Anvers même ; et les hommes qui connaissent le mieux le régime de l'Escaut ne sont pas non plus absolument d'accord. Sans dresser d'avance un plan, le gouvernement a donc fait dresser un avant-projet qu'il livre à une sorte d'enquête publique sur laquelle toutes les opinions pourront se produire.

Il ne s'agit donc pas aujourd'hui de fixer l'alignement des quais, mais d'examiner et de décider si le projet présenté est, dans son ensemble, satisfaisant pour les intérêts d'Anvers et surtout pour les intérêts du pays.

Il faut bien se rendre compte de la situation actuelle à Anvers. Pour moi, lorsque je vois le port d'Anvers dans l'état où il est, je me sens profondément humilié. Nous devrions avoir l'une des plus belles rades de l'Europe, et aujourd'hui, lorsque nous avons eu des pourparlers pour la fondation et l'extension de nos rapports avec les contrées lointaines et qu'on nous demandait seulement une place à quai, nous ne pouvions pas la donner.

Si vous preniez une bonne carte de l'Escaut, vous verriez qu'aujourd'hui c'est à peine si, sur une faible partie des quais, les grands navires peuvent accoster.

Ces quais, que la ville refusait en 1820 et dont on a dû lui imposer la possession, n'ont qu'une largeur de 20 à 25 mètres, la voirie publique comprise, et toutes les marchandises sont là pêle-mêle, dans la boue, sans abri, sans un chemin de fer, sans aucun moyen de transport.

Enfin, permettez-moi de le dire, l'outillage actuel d'Anvers est plus arriéré qui ne l'étaient ceux de Tyr ou de Carthage.

M. COOMANS. — Mais il y a à Anvers de magnifiques citadelles !

M. MALOU, ministre des finances. — Il n'y a rien d'exagéré dans ce que je dis.

C'est donc un devoir et un grand intérêt national d'améliorer sérieusement le port d'Anvers, non-seulement en ce qui concerne les quais, mais aussi en ce qui concerne l'outillage nécessaire à la manipulation des marchandises.

Il n'y a pas encore à Anvers de moyens perfectionés, expéditifs et économiques de chargement et de déchargement. Et pourtant, malgré cette infériorité regrettable à laquelle un terme doit être mis, vous avez pu voir qu'elle était la force d'expansion et de développement naturel des affaires dans ce port.

Un autre phénomène que j'ai déjà signalé et que je rappelle à l'attention de la Chambre et du pays, c'est, d'une part, le changement qui s'opère dans les rapports entre la marine à vapeur et la navigation à voiles. La proportion a plus que doublé, quant à la navigation à vapeur.

D'autre part, c'est que la proportion des navires qui quittent notre port sur lest diminue d'année en année.

Quant à la navigation utile, qui apporte les marchandises de l'étranger dans notre pays ou qui exporte les produits de notre sol et de notre industrie dans d'autres contrées, elle augmente d'année en année.

Lorsqu'on voit la petite carte distribuée à la Chambre, il semble que les travaux projetés à Anvers sont bien peu de chose, et l'on serait tenté de se demander s'ils sont de nature à justifier une dépense de 15 à 18 millions.

J'ai calculé (ce qu'il est difficile de faire sur une carte aussi (petite) quelle est, indépendamment de la surface de quais actuels, l'étendue des terrains qu'il s'agit de reprendre sur l'Escaut par le travail que ferait l'Etat et par celui qui doit être fait par la Société du Sud d'Anvers.

Si l'alignement provisoire indiqué sur ce plan était reconnu bon, l'Etat reprendrait un peu plus de 8 hectares et la compagnie, qui fera la continuation de ce quai, sur 1,100 ou 1,200 mètres, conquerrait environ 10 hectares, y compris la différence entre la haute et la basse mer.

Ainsi, il s'agit de rendre utile, productive, d'approprier à une destination commerciale une surface d'environ 18 hectares, où pourront s'établir la voie ferrée, des hangars, des débarcadères, des salles provisoires pour voyageurs, des engins de chargement et de déchargement, enfin, toutes les installations perfectionnées et économiques qui font aujourd'hui défaut.

Je n'en dis pas davantage en ce qui concerne le principe du projet de loi, c'est-à-dire, quant à l'utilité, j'allais presque dire la nécessité de cette transformation.

Je passe à l'examen des moyens propres à réaliser cette transformation dans les meilleures conditions, pour le commerce, pour la ville d'Anvers et pour le pays.

Comment fallait-il procéder? Assurément, Messieurs, s'il avait été possible d'établir dès à présent une association entre l'Etat et la ville pour réaliser en commun cette œuvre nationale, je l'eusse préféré. Mais lorsque les négociations ont commencé, il y avait un fait dont il faut tenir compte et ce fait, d'honorables préopinants paraissent l'avoir complétement oublié.

A l'une des premières conférences que j'ai eues avec les membres du collége échevinal d'Anvers, je leur disais : Les améliorations du port d'Anvers comprennent trois éléments : les bassins, les quais et les terrains de la citadelle du Sud. Si les terrains de la citadelle du Sud n'étaient pas engagés, leur disais-je, si un procès n'était pas pendant au sujet de ces terrains, nous pourrions, dès à présent, négocier sur les bases de cette association. Ne pouvant pas les réaliser dès à présent, le meilleur système me paraît être de diviser entre nous le travail qui doit se faire; que l'Etat se charge de reconstruire les quais; que la ville complète, améliore, étende au besoin les bassins qui sont au nord.

Cette base a été le point de départ de la négociation.

Comme vous aurez pu le voir en consultant les documents qui vous ont été distribués, cette négociation a parcouru deux phases : dans la première, je disais à la ville d'Anvers : L'Etat reprend les quais qu'il a remis à la ville d'Anvers.

Je soutenais, — et je n'ai pas besoin d'insister beaucoup sur ce point, — que la remise qui lui en a été faite en 1819, n'a pu, ni d'après les termes de l'acte, ni d'après la législation, je dirai même ni d'après l'évidence, constituer la cession d'une propriété domaniale; ça été une mise en possession, et le droit pour l'Etat de reprendre les quais est, pour moi, absolument incontestable.

La ville d'Anvers a fait des réserves; c'était son droit; je ne m'en inquiète pas; mais mon devoir est de maintenir ce que je considère comme le droit imprescriptible de l'Etat.

Le premier système que j'indiquais consistait en ceci : L'Etat reconstruira et outillera les quais à ses frais; et il en réglera seul l'exploitation.

Je proposai alors à la ville de lui allouer par année une somme de 100,000 francs qui aurait pour cause officielle la surveillance, la police, l'éclairage de la voirie publique, mais qui, en réalité, était une fois et demie au moins la représentation de ce que les quais avaient produit comme recettes nettes à la ville d'Anvers pendant les dernières années qu'elle avait pu les percevoir.

Dans la seconde combinaison qui s'est réalisée par la convention du 16 janvier, les rôles sont partagés d'une autre manière. L'Etat ne donnera plus que le capital nécessaire à la construction du mur de quai et au remblai, à la formation du nouveau terre-plein des quais et des canaux supprimés. La ville, de son côté, doit fournir l'outillage des quais que j'appellerai, pour emprunter un terme aux chemins de fer, la *superstructure*. Et les produits que les quais donneront seront partagés entre l'Etat et la ville, en proportion des capitaux de premier établissement qui ont été fournis par l'un et par l'autre, après prélèvement des frais de gestion et d'une somme de 100,000 francs à forfait qui représente absolument tout ce qui est entretien et renouvellement, surveillance, éclairage, tout ce qu'on voudra, qui représente cela à forfait de manière qu'à l'égard de l'Etat, il n'y aura réellement qu'un partage de produit net à faire.

Ce mode, qui a prévalu, a pour l'Etat plusieurs avantages que le premier ne présentait pas ; il est obligé à un déboursé moindre et il assure sa part de recette.

Je n'entre pas en ce moment dans les détails du contrat, mais je dois seulement indiquer une pensée qui se retrouve de plusieurs manières dans les deux contrats.

Je crois, messieurs, qu'il est nécessaire que le gouvernement ait une action, et même une action assez forte, sur tout ce qui concerne la fixation des tarifs, des taxes qui existent à Anvers et qui, à certains égards, sont peut-être exagérés, qui pourraient être réduites dans l'intérêt du commerce.

L'une des questions que l'honorable M. Sainctelette a touchées vient naturellement se placer ici.

Lorsque j'ai formulé, dans le projet de contrat, l'article 9, c'est avec intention que j'y ai inséré cette clause : « L'Etat pourra réclamer la réduction des taxes dans l'intérêt du commerce. » Il donnera dans ce cas un préavis au moins trois mois d'avance.

Evidemment, cela ne peut signifier autre chose que le droit réservé à l'Etat de faire prévaloir au besoin l'intérêt général du commerce, soit sur l'intérêt local financier ou autre, soit sur des intérêts différents, qui se rattachent à l'organisation actuelle des transports et des manutentions.

En voulant maintenir le sens complet de cette disposition, j'ai rencontré deux oppositions. D'abord, d'un côté la ville d'Anvers, et ensuite, d'autre part, la section centrale.

Évidemment, ce droit est entamé par les propositions nouvelles qui ont été faites, c'est-à-dire, que l'effet utile de ce droit pourra être plus ou moins paralysé par l'obligation où je me suis trouvé, accepter, sous réserve de l'approbation des Chambres, de prendre à charge de l'Etat la lésion financière qui pourrait résulter de la réduction des taxes.

L'honorable M. Sainctelette me paraît s'être incomplétement rendu compte du motif de la disposition qui se trouve dans le contrat fait avec la Compagnie immobilière.

La Compagnie immobilière s'oblige à créer un quai et un bassin de batelage.

Pouvais-je forcer la compagnie à faire ce quai et ce bassin de batelage sans percevoir aucune taxe? Assurément non. Et lorsque, précédemment, on a donné des concessions et qu'on a fait des ventes, l'on a toujours fixé un maximum; mais ce maximum ne peut pas être entamé malgré le concessionnaire, soit d'un chemin de fer, soit d'un canal ou d'un autre travail d'utilité publique.

Ici donc j'étais obligé de stipuler que je ne pouvais pas indirectement ruiner la concession que j'avais donnée, et j'ai été amené, par cela même, à faire cette transaction, cet arrangement, qui diminue l'avantage du droit de réduire la taxe, et qui, aussi, me rendait plus libre pour opérer sur les quais qui seront construits par l'Etat et dont la gestion est confiée à la ville d'Anvers.

J'ai cédé sur ce point parce que l'intérêt commercial doit primer l'intérêt financier et parce que je n'attache pas à ceci une importance très-grande. Voici pourquoi.

Lorsque la nécessité d'une réduction se produira, la ville elle-même, le plus souvent, demandera que la réduction soit faite, et les réductions peuvent être demandées, parce que, à l'origine, il sera excessivement difficile de voir quelle est la taxe qui, sans être exagérée, sera néanmoins rémunératrice et qui ne restreigne pas le développement naturel du mouvement.

Dans l'une des phases de la négociation, j'avais essayé de définir, dès à présent, des maxima pour les taxes à établir. Il m'a fallu y renoncer, parce que j'ai craint d'établir à certains égards, et contrairement à mes intentions, des taxes prohibitives.

Qu'arrivera-t-il donc? La compagnie, lorsqu'elle croira y avoir intérêt, réduira les taxes. C'est ce que les chemins de fer ont fait depuis qu'ils existent.

Il n'en est pas un seul aujourd'hui peut-être qui suive, pour ses tarifs, le maximum, tel qu'il est stipulé dans les cahiers des charges. Alors nécessairement, comme le commerce choisira toujours la partie des quais qui lui est la plus favorable, la réduction suivra nécessairement sur les autres parties.

Prenez la situation inverse. Qu'en résulte-t-il? C'est que la légère différence qui pourrait exister devra être bonifiée et que par la suite, quant à la très grande partie des quais, il y aura à faire un sacrifice un peu plus grand. dans l'intérêt général. Mais je suis convaincu que cela n'empêchera par les réductions qui peuvent être réellement utiles aux intérêts du commerce.

L'honorable M. Sainctelette me dit que c'est un mauvais précédent; mais ce n'est pas un précédent du tout. Il y a ici une situation toute particulière; ce n'est pas un chemin de fer que nous concédons, c'est la continuation d'un ouvrage qui fait suite à un autre que l'Etat construit lui-même.

Si maintenant je concédais un tarif fixe, je créerais un intérêt contraire à l'intérêt commercial, et si je stipulais que, quand je réduirai les taxes, la compagnie devra les réduire aussi, ce serait une disposition favorable au commerce; mais, je le répète, ce n'est pas un précédent, parce qu'il est impossible qu'on se trouve dans la même situation.

L'honorable membre nous dit ensuite : Vous êtes lié à perpétuité, si vous ne rachetez pas. Cela est évident, et c'est pour ne pas être lié à perpétuité que j'ai stipulé la faculté de rachat.

Or, veuillez remarquer que je me suis trouvé en présence du contrat de 1869 fait avec le Dr Strousberg.

Cependant quel est l'objet du contrat?

Il serait inutile d'examiner si on doit l'appeler acquéreur, cessionnaire ou concessionnaire; il faut voir quel est, en réalité, le droit conféré par le contrat.

En ce qui concerne les terrains de la citadelle du Sud, je viens de vérifier le texte : et le docteur Strousberg y est tour à tour appelé *acquéreur* et *concessionnaire*, mais point *concessionnaire*.

On impose au docteur Strousberg l'obligation de créer des bassins maritimes, un quai, un entrepot franc, et en définitive si le contrat avait été exécuté, il y aurait eu une concession perpétuelle sans droit de rachat contractuellement stipulé.

Ce même défaut, ce même inconvénient n'existe plus.

C'était, à la fois, une spéculation de terrains, une vente de terrains à charge de les revendre et une véritable concession d'ouvrages ayant un caractère d'utilité publique.

Pour la seconde partie, l'Etat, après vingt ans d'exploitation complète, c'est-à-dire après vingt-quatre ans, à dater de la réalisation du contrat, aura la faculté de reprendre, en payant seulement le prix de premier établissement, avec une prime, mais sans tenir le moins du monde compte de la valeur des terrains qu'on doit payer en cas d'option, dans le délai de six mois.

Ces conditions, je pense, sont équitables, sans être onéreuses à l'État.

Mais, dit-on, si vous voulez racheter, pourquoi concédez-vous?

Messieurs, ce n'est pas moi qui ai concédé. J'ai trouvé la situation que voici :

Une loi de 1870 avait aliéné les terrains de la citadelle du Sud. Par des causes sur lesquelles je n'insiste pas quant à présent, la convention intervenue à ce sujet était, de l'aveu de tout le monde, devenue inexécutable. Il a été impossible de trouver dans le monde quelqu'un qui voulût reprendre la convention telle qu'elle était.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'insister davantage sur ce point.

J'avais, messieurs, à sauvegarder deux intérêts; je devais, d'abord, sauvegarder l'intérêt du trésor public qui avait vendu ces domaines au prix de 14 millions; je devais, en second lieu, trouver un projet qui entrât

dans les convenances de la ville d'Anvers et qui eût, sous une autre forme le même caractère d'utilité.

Quant au premier point, personne ne contestera que j'ai réussi; que le payement du solde des 14 millions se trouve aujourd'hui parfaitement assuré.

Mais messieurs, j'ai mieux réussi que cela, et ici je réponds à l'une des observations de l'honorable M. Jottrand : j'ai réussi, par l'ensemble de la combinaison, à augmenter réellement le prix que l'Etat retirera de ce domaine.

Ainsi, plus l'honorable membre soutiendra que la combinaison est avantageuse pour la société qui l'accepte, mieux il démontrera que les 4 millions et demi, qui doivent m'être donnés en actions comme indemnité de la construction du pont, sont une valeur réelle, atteignant au moins le pair, et produiront ainsi réellement 4 millions et demi au trésor.

M. ERÈRE-ORBAN. — Pour vour rembourser.

M. MALOU, ministre des finances. — Voilà une interruption renversante.

M. FRÈRE-ORBAN. — Cela ne constitue pas un bénéfice.

M. MALOU, ministre des finances. — Est-il vrai, oui ou non, que le pont soit utile.

Il est reconnu utile à deux points de vue; je pars de la; car si le pont est inutile, nous ne raisonnerons plus; il est donc reconnu utile de faire un pont; le pont coûtera 4 millions et demi et l'Etat les dépenserait; eh bien, par l'effet de la combinaison, si l'on trouve que l'affaire est bonne, je recevrai, outre les 14 millions, 4 millions et demi, et je dis que c'est un avantage qui a une certaine valeur.

Vous me direz: Ce n'est pas un bénéfice; je vous l'accorde; mais vous voudrez bien m'accorder aussi que c'est un avantage d'avoir 4 millions et demi, au moyen desquels on peut faire un pont qui est utile, qui ne coûtera rien à l'Etat et qui sera libre de péages : c'est tout ce que j'ai à démontrer.

Les observations que j'esquisse (et je demande pardon à la Chambre de ne pas les lui présenter dans un ordre plus méthodique) répondent aussi à une autre critique de l'honorable M. Sainctelette.

Assurément, on peut prétendre que l'État aurait mieux fait de reprendre les quais et le bassin de batelage ou qu'il ferait bien de les reprendre aujourd'hui. Je ferai remarquer que si l'on croit qu'il faut dépenser 10 ou 12 millions pour être seul sur ces terrains, eh bien, l'on sera libre de le faire.

On peut reprendre les quais et le bassin de batelage, dans les six mois.

Dans la situation qui m'était faite, je n'ai pas songé un seul instant à proposer cette reprise.

Je le répète : les terrains avaient été vendus, et puis, de par la loi qui avait autorisé cette vente, le prix à payer par l'acheteur avait reçu une affectation déterminée. Il devait permettre la continuation des travaux de défense qui ont été décrétés sur la rive gauche et la rive droite du fleuve. J'aurais cru m'exposer à des reproches autrement graves que ceux qui m'ont été adressés aujourd'hui, si j'avais dit : Au lieu d'affecter ces 11,000,000 de francs provenant des terrains de la citadelle du Sud à des dépenses militaires comme ils y sont destinés, dépensons-les à faire des quais et votons de nouveaux millions pour faire des dépenses militaires.

Il m'a paru que mon devoir était tout tracé à raison de ce précédent; que déjà la concession de cet ouvrage avait été donnée sous une autre forme, et que les fonds à provenir de l'exécution du contrat de 1870 avaient reçu une affectation spéciale.

Si j'avais changé cela, j'aurais dû reprendre les 11,000,000 qui sont engagés pour des travaux de défense nationale et je me serais vu dans l'obligation de demander à la législature une nouvelle allocation de la même importance pour assurer l'exécution des travaux prescrits par la loi.

Ceci me semble clair et concluant.

Je n'ai pas cru devoir m'exposer à ces reproches.

Je le répète, je préfère encourir ceux qui m'ont été adressés aujourd'hui.

L'honorable M. Sainctelette a discuté assez longuement la question en ce qui concerne les intérêts du batelage et de la navigation intérieure.

Cette question est excessivement intéressante; je le reconnais parce que le mouvement du batelage et sa prospérité sont d'un très grand intérêt pour le commerce et pour l'industrie du pays tout entier.

Voici quel est le sens du contrat et quelle en doit être l'application.

Pour pouvoir construire les quais, il était indispensable de supprimer le restant des canaux d'Anvers. Le batelage aujourd'hui se réfugie en grande partie dans ces canaux; une partie le long du quai dans la section la moins profonde autour du werf. Tous vous avez pu voir à Anvers que le batelage est soumis à l'action de la marée, les canaux n'étant pas éclusés, et, dès que la marée est descendue à un certain point, les bateaux touchent le fond et se soutiennent comme ils peuvent.

On peut s'imaginer quelles sont les difficultés, les retards, les inconvénients d'une pareille situation pour le déchargement, pour la liberté des mouvements, en un mot pour les intérêts réels du batelage.

Lorsqu'on aura construit un large bassin avec écluse à sas offrant autant de surface de quai que le batelage en a aujourd'hui, les embarcations auront l'avantage de se trouver toujours au même niveau, d'avoir des quais larges et commodes, d'avoir la liberté de leurs mouvements pour entrer dans les bassins et en sortir à toute marée.

C'était d'ailleurs une nécessité absolue de supprimer ces quatre débris des anciens canaux pour pouvoir faire un quai convenable et réellement utile dans toutes ses parties.

Ainsi, pourquoi n'y a-t-il pas aujourd'hui un seul rail sur les quais d'Anvers? Mais c'est précisément parce que, pour parcourir toute l'étendue des quais tels qu'ils existent, on doit passer sur quatre ponts mobiles. Or, messieurs, dépenser autant d'argent pour faire une œuvre incomplète, se serait, comme on dit vulgairement, si le mot m'est permis, gâter l'omelette pour un œuf.

Donc, il fallait veiller aux intérêts du batelage, et on a été d'accord pour reconnaître que le point désigné pour y construire un bassin à son usage exclusif, était le meilleur qu'on pût choisir.

On n'est pas d'accord snr le point de savoir si, dans l'hypothèse où l'on aurait exécuté le contrat Strousberg, en faisant les bassins daus la partie sud d'Anvers, on y eût trouvé une profondeur suffisante pour que ces bassins fussent réellement utiles à la grande navigation maritime. Ce doute disparaît et l'intérêt du batelage est satisfait en même temps que nous assurons la continuation des nouveaux quais d'Anvers.

Quel est le mode de règlement des taxes?

Messieurs, à la suite du traité d'affranchissement de l'Escaut, on a fusionné les droits divers qui étaient perçus en un seul droit de navigation, et par arrêté royal que le gouvernement s'est réservé de révoquer (et je reviendrai sur ce point) la ville d'Anvers a été autorisée à percevoir un droit de navigation dont le maximum était déterminé et ce maximum a été fixé, dans le contrat de 1869 avec le docteur Strousberg, comme devant être applicable aux établissements maritimes qu'il aurait créés. J'ai procédé de la même manière. La Compagnie du Sud d'Anvers aura le droit de percevoir la taxe de navigation à raison de ses quais et de son bassin, dans les termes de la délibération approuvée par l'arrêté royal du 21 Juillet 1863.

C'est donc un bassin si l'on veut, mais c'est le remplament des canaux. On pourrait s'étonner de ce maximum de 3 frnncs; mais, Messieurs, c'est très simple. Les grands bateaux de l'intérieur ont la plupart entre 240 et 250 tonneaux, le maximum est applicable à ceux-là : les plus petits payent moins.

Mais je vais répondre plus directement à la question posée par l'honorable M. Sainctelette; le bassin de batelage est l'équivalent, pour ainsi dire le *surrogat* des canaux, et il sera soumis au même régime : cela ne peut faire l'ombre d'un doute. (*Interruption.*)

Cela résulte des termes du contrat; et cela est de toute évidence. Une explication n'est pas inutile toutefois et je remercie M. Sainctelette de l'avoir provoquée; mais je maintiens que c'est dans la pensée que je viens d'exposer que le contrat a été conclu et doit être appliqué.

L'honorable membre m'a demandé si, indépendamment du droit que le batelage aura à payer au concessionnaire, la ville pourra également percevoir des taxes.

Non, Messieurs, la ville n'a pas le droit de percevoir des taxes du chef du bassin et du quai construits par la compagnie.

Je crois, Messieurs, que je n'aurai plus même le temps d'expliquer aujourd'hui ce point-ci, qui est important.

Voix nombreuses : A demain!

Séance du 7 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE Mr TACK, 1r VICE-PRÉSIDENT.

M. MALOU, ministre des finances. — En demandant la parole hier, je croyais qu'il n'y avait plus d'orateurs inscrits. J'ai appris depuis que l'honorable M. Meeus était inscrit le premier, et s'il le désire, je puis interrompre mon discours pour lui céder la parole. Je lui répondrai alors en même temps qu'aux autres orateurs qui ont pris part à ce débat.

M. MEEUS. — Messieurs, j'ai vainement cherché dans le rapport de la section centrale les injustices que l'honorable M. Sainctelette signalait hier et qui lui ont fourni l'occasion de faire une revue rétrospective des modifications qui ont été apportées à notre législation commerciale.

Personne ne conteste les améliorations, ni l'influence heureuse qu'elles ont successivement exercée sur le commerce non pas du port d'Anvers seulement, mais du pays entier.

Mais, messieurs, ces améliorations ne sont pas l'œuvre d'un parti; elles sont l'œuvre de tous les gouvernements qui se sont succédés en Belgique depuis 1830, et tous les partis peuvent réclamer l'honneur d'y avoir coopéré.

Dans le camp conservateur, on trouve des défenseurs aussi convaincus du principe de la liberté commerciale qu'on peut en trouver dans le camp libéral, et si la lutte des partis pouvait, par bonheur, se placer sur le terrain économique, on verrait le personnel des deux camps changer peut-être considérablement.

Mais ce n'est pas là ce qui est en discussion aujourd'hui. L'objet en discussion est la conservation du beau fleuve que l'honorable M. Sainctelette représentait avec raison comme la source de la prospérité du pays; ce qui est en cause, ce sont les établissements maritimes que la cité d'Anvers a construits sans le secours, sans la coopération du gouvernement. Et c'est en se plaçant au point de vue de l'amélioration du régime du fleuve, c'est en se plaçant au point de vue de l'intervention de l'Etat dans la construction des établissements maritimes indispensables au commerce du pays, que l'honorable rapporteur de la section centrale a pu et dû dire, car c'est de l'histoire, qu'avant 1870, rien de sérieux n'avait été fait à Anvers par le gouvernement.

L'honorable M. Sainctelette s'est trompé lorsqu'il a voulu démontrer à la Chambre que l'opération des terrains militaires d'Anvers avait été pour la ville une opération fructueuse. L'honorable membre nous a cité une foule de chiffres.

J'ai recherché vainement son discours au *Moniteur* d'aujourd'hui. La Chambre comprendra que, n'ayant pas les chiffres sous les yeux, il est difficile d'y répondre d'une manière complète.

Mais il y a quelques chiffres que j'ai notés en passant et ce sont ces chiffres que je me propose de réfuter.

L'honorable membre nous dit que la ville d'Anvers, après la vente des 64 hectares de la Compagnie Ybry, conservait devers elle encore 34 hectares; et, chiffrant la valeur de ces hectares au prix moyen de 50 francs, il arrivait à trouver un chiffre considérable comme étant le reliquat des opérations de la vente des terrains militaires.

Mais, messieurs, l'honorable membre s'est trompé. Il ne reste pas, comme il le disait, 34 hectares de terrains à vendre.

Voici l'opération telle qu'elle résulte d'un document officiel, du rapport présenté par le collège échevinal d'Anvers à M. le ministre de l'intérieur, en date du 14 janvier 1867.

Il résulte de ce document que la ville d'Anvers a acquis

de l'État 145 hectares 33 ares 95 centiares; qu'elle a consacré à la voie publique, 46 hectares 93 ares 11 centiares; au parc, 12 hectares 68 ares; aux quais et bassins, 4 hectares 30 ares; ensemble, 63 hectares 91 ares 11 centiares. Il reste 81 hectares 42 ares 84 centiares dont la ville conserve la libre disposition.

La ville a vendu à la Compagnie Ybry 63 hectares 97 ares 78 centiares, de manière qu'après l'opération avec la Compagnie Ybry il restait à la ville 17 hectares 45 ares 6 centiares, juste la moitié du chiffre qu'accusait l'honorable M. Sainctelette.

M. SAINCTELETTE. — Du tout.

M. MEEUS. — Je constate un fait indéniable; je constate que les terrains restant à la ville, après déduction de tous les terrains qui ont reçu une destination publique, ne mesuraient que 17 hectares 45 ares 6 centiares.

L'honorable M. Sainctelette aurait-il voulu que la ville d'Anvers n'eût pas construit son parc et ses boulevards; aurait-il voulu qu'elle traçât des rues étroites semblables à celles que l'on voit encore dans l'ancienne ville, qui datent du XVI[e] siècle, qui privent la population d'air et de lumière? Quand la ville d'Anvers, resserrée depuis des siècles dans son étroite enceinte, avait l'occasion heureuse de s'étendre et de créer autour d'elle une nouvelle ville, de se donner de l'air et de la lumière, je pense qu'on aurait accusé à bon droit son administration si elle n'avait pas donné à la population les avantages de belles promenades publiques.

La ville d'Anvers n'avait donc à sa disposition que 17 hectares 45 ares 6 centiares. De cette étendue de terrains, elle a cédé gratuitement à l'Etat, chose qui ne s'était pas encore vue jusqu'à présent et qui ne se verra peut-être jamais en Belgique, elle a cédé 11 hectares 36 ares 72 centiares pour l'installation des établissements du chemin de fer.

Il ne restait donc à la ville d'Anvers, après cette double opération, que 6 hectares 83 ares 6 centiares, et encore la plus grande partie de ces terrains est situé dans cette partie de la ville qui jusqu'ici n'a pas eu grande valeur, et qui pourra en acquérir lorsque les travaux, qui sont la conséquence de la convention du 10 janvier seront exécutés.

Le prix de 50 francs, qui sert de base au calcul de M. Sainctelette, était un prix exagéré pour ces terrains. Peut-être lorsque les travaux dont je parlais seront exécutés, ces terrains pourront-ils atteindre cette valeur.

Mais l'erreur commise par l'honorable M. Sainctelette dans le calcul de la quantité d'hectares se reproduit également dans le prix de revient de ces terrains.

La ville a payé à l'Etat une somme de 10 millions; les travaux d'appropriation ont coûté approximativement 17 millions, de sorte que la dépense totale de la ville a été de 27 millions.

La revente des terrains à la compagnie Ybry a rapporté à la ville 15 millions de francs; la ville s'est donc trouvée en face d'un déficit de 12 millions. Or, à moins de soutenir que les 6 hectares qui restent aujourd'hui à la ville valent le chiffre fabuleux de 200 francs le mètre carré, et qu'il n'y a pas lieu de tenir compte des intérêts des capitaux engagés, il faudra bien que l'honorable M. Sainctelette reconnaisse qu'il a fait fausse route et qu'au lieu de faire une opération brillante, à la reprise des terrains militaires d'Anvers, la ville a été constituée en perte.

L'honorable membre nous a dit : Pourquoi la ville d'Anvers n'a-t-elle pas contracté à cette époque avec la Société immobilière? Il nous a dit que la Société immobilière proposait à la ville d'Anvers une association qui offrait pour elle de très grands avantages, et qui lui aurait procuré pour les terrains militaires un chiffre bien autrement considérable que la somme qu'elle a obtenue par la combinaison Ybry. Le motif en est bien simple ; à cette époque personne ne pouvait prévoir l'énorme augmentation de valeur qu'ont acquise depuis tous les terrains à Anvers. Cela est si vrai, que lorsque la ville d'Anvers a fait appel à tous les capitalistes, qu'elle a fait appel à toutes les sociétés, y compris la Société immobilière, personne n'a offert des conditions plus favorables que celle de la Compagnie Ybry.

M. FRÈRE-ORBAN. — Celles de l'Immobilière étaient beaucoup plus favorables.

M. MEEUS. — Elles pouvaient être plus favorables...

M. JACOBS. — Elle ne s'est pas présentée.

M. FRÈRE-ORBAN. — Ses offres ont été communiquées officiellement à la ville.

M. JACOBS. — Elle n'a pas soumissionné.

M. MEEUS. — La Société Immobilière n'a pas soumissionné lorsque la ville d'Anvers, après avoir dressé le plan d'appropriation des terrains, a publié le cahier des charges de la vente de ces terrains.

La Société immobilière a fait des propositions à la ville avant que celle-ci ne mît en adjudication publique, en même temps que la vente des terrains, les travaux qu'elle se proposait de faire. Comme je le disais tout à l'heure, la Société immobilière proposait alors à la ville d'Anvers une combinaison d'après laquelle la Société immobilière faisait à la ville l'avance des capitaux à l'intérêt à convenir, moyennant la moitié des bénéfices à résulter de l'opération et sans devoir participer dans les pertes.

Toute la question se résume donc dans une opération, dans une spéculation en terrains.

Eh bien, cette spéculation, la ville d'Anvers n'a pas voulu la faire; elle n'a pas voulu en courir les mauvaises chances en perdant la moitié des bonnes.

La ville d'Anvers s'est adressée à toutes compagnies immobilières; elle a fait appel à l'Europe entière et jamais adjudication n'a reçu pareille publicité.

Si la ville d'Anvers a accepté les conditions de la compagnie Ybry, c'est parce que personne, pas même la Société immobilière, ne s'est présenté pour en offrir de meilleures.

Hier, l'honorable M. Sainctelette en appelait de l'avis du rapporteur de la section centrale à celui de l'administration communale et de la chambre du commerce d'Anvers. Eh bien, je puis répondre à l'honorable M. Sainctelette que son avis sur le rapport de la section centrale n'est pas partagé par tous ses amis d'Anvers, et je n'en donnerai d'autre preuve que le témoignage de sympathie que, dans sa séance de Lundi dernier, la chambre de commerce a donné à l'honorable rapporteur de la section centrale. A l'unanimité, elle a

chaleureusement félicité mon honorable collègue du rapport remarquable qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre.

Maintenant, Messieurs, je me hâte d'aborder le débat qui doit occuper la Chambre.

Je devais quelques mots de réponse à l'honorable M. Sainctelette; cette réponse faite, j'aborde le sujet que j'ai à traiter.

Messisurs, je tiens d'abord à rendre hommage à la sollicitude dont le gouvernement, et en particulier l'honorable ministre des finances, a fait preuve pour les intérêts qui se rattachent au commerce et à la navigation de la Belgique, en apportant dans cette Chambre la solution d'une question vitale pour l'avenir du port d'Anvers et du commerce du pays.

Je tiens d'autant plus à rendre justice sous ce rapport au gouvernement, que je ne puis donner aux conventions qui sont soumises en ce moment aux délibérations de la Chambre une approbation sans réserve.

L'honorable M. Le Hardy de Beaulieu nous disait avant-hier que le gouvernement avait été inspiré par des préoccupations politiques en refusant à la ville d'Anvers ce qu'il considère comme lui revenant équitablement

Messieurs, je n'ai pas à défendre l'honorable ministre des finances d'une semblable accusation; mais je me permettrai de répondre à l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu qu'il n'y a pas seulement à Anvers que des adversaires du gouvernement, qu'il y aussi un grand nombre de ses amis et je crois, pour ma part, que ses amis y sont en majorité. (*Interruption.*)

Or, comme l'administration d'Anvers représente non-seulement les libéraux, mais qu'elle représente aussi les catholiques et ceux qui n'appartiennent ni à l'une ni à l'autre de ces opinions politiques, il est certain que M. le ministre des finances aurait fait un très mauvais calcul en refusant, dans un but politique, ce que la ville demandait dans l'intérêt de ses finances, puisque, tout en frappant ses adversaires, il aurait aussi frappé un très grand nombre de ses amis.

Je crois, au contraire, que l'honorable ministre des finances, profondément pénétré de la grande œuvre dont il dotait le pays, des résultats considérables que cette œuvre doit avoir pour le développement du commerce et de la navigation, et des conséquences qui doivent en résulter pour la population d'Anvers, a cru pouvoir, dans l'intérêt du trésor public, dicter à la ville des conditions dures, trop dures à mon avis, puisqu'elles compromettront l'équilibre de ses finances pendant bon nombre d'années.

Messieurs, je me propose d'examiner brièvement les conventions du 10 et du 16 Janvier au point de vue des intérêts de la ville d'Anvers. Avant tout, je rencontre la demande faite par l'administration communale d'être substituée à la Compagnie Immobilière dans la convention du 10 Janvier dernier.

L'honorable ministre des finances nous a développé hier la situation dans laquelle se trouvait le gouvernement en face du docteur Strousberg. Lorsque le docteur Strousberg s'était entendu avec la Compagnie immobilière, il nous a signalé l'impossibilité dans laquelle se trouvait le gouvernement d'accorder à la ville d'Anvers ce qu'elle demandait tardivement.

Il nous a prouvé qui si le gouvernement voulait aujourd'hui ravir à la Société immobilière les conséquences de la convention faite entre elle et le docteur Strousberg, le gouvernement se trouverait nécessairement en face d'un procès de longue durée qui compromettrait à la fois les intérêts du trésor public, puisque le gouvernement ne rentrerait pas dans sa créance de 11 millions, et les intérêts de la ville d'Anvers qui demande que la citadelle de Sud disparaisse, et que son développement, de ce côté, ne se fasse pas plus longtemps attendre.

M. DEMEUR. — Quel est ce procès?

M. FRERE-ORBAN. — Un procès imaginaire!

M. MEEUS. — Quel est ce procès? Voici quel serait ce procès : si le gouvernement prétend avoir le droit de résilier le contrat de 1869, parce que le docteur Strousberg n'a pas exécuté les obligations qui lui incombent, le docteur Strousberg prétend à son tour que le gouvernement n'a pas rempli les obligations qu'il s'était engagé à remplir. Il est certain qu'un procès doit naître de cette situation et qu'en attendant l'issue du procès, les choses devront rester dans la situation dans laquelle elles se trouvent aujourd'hui.

M. PIRMEZ. — Quelles obligations le gouvernement n'a-t-il pas remplies? (*Interruption.*)

M. MEEUS. — Messieurs, je ne suis pas appelé dans cette Chambre à défendre les intérêts du docteur Strousberg. Ceux qui ont contracté avec lui doivent savoir beaucoup mieux que moi quelles sont les obligations qu'ils ont contractées envers lui et ils peuvent aisément se renseigner, me semble-t-il, sur la question de savoir si les obligations que le gouvernement a contractées ont été remplies.

Mais il est certain que le docteur Strousberg prétend, à tort ou à raison, que le gouvernement n'a pas exécuté les obligations qui lui incombaient. Eh bien, je dis que ce procès serait nuisible aux intérêts du gouvernement; je dis qu'il serait également nuisible aux intérêts de la ville. Car, il pourrait retarder pour un grand nombre d'années l'exécution des plans que la ville d'Anvers a un intérêt majeur à voir exécuter immédiatement.

Dans tous les cas, la demande de la ville d'Anvers est tardive. Lorsque la ville d'Anvers a reçu communication du contrat du 10 janvier, elle l'a soumis à ses commissions réunies des travaux publics, des finances et du commerce. Un rapport minutieux a été fait sur cette convention: et savez-vous quelles étaient les conclusions de ce rapport? Les conclusions étaient qu'on aurait soumis à M. le ministre des finances différentes observations.

Mais on ne demandait pas, dans ce rapport, le rejet de la convention du 10 janvier. On ne demandait pas dans ce rapport de reprendre la convention Strousberg; et lorsque ce rapport a été discuté au sein du conseil communal, une proposition a surgi dans ce sens. Un membre a proposé au conseil communal de demander à la Chambre le rejet de cette convention.

Cette proposition n'a pu trouver une majorité dans le sein du conseil communal; elle a été rejetée, et c'est au moment où la discussion était commencée à la Chambre, que dans une séance à huis-clos, sans que le public ait pu savoir quelles étaient les personnes présentes et les motifs qui décidaient l'administration communale d'Anvers à

prendre la grave résolution d'engager les finances communales par la reprise d'un contrat inconnu, car, remarquez-le bien...

M. FRÈRE-ORBAN. — Qu'est-ce que cela nous fait ? (*Interruption.*)

M. MEEUS. — Je trouve que la demande de la ville d'Anvers n'est pas sérieuse et j'engage la Chambre à ne pas l'accueillir.

Je demande, en effet, si dans les circonstances où la demande s'est produite elle peut être considérée comme sérieuse ?

Il n'y a pas de débat contradictoire; la responsabilité, résultat de la publicité, n'existe pas ; ni la Chambre ni le public ne peuvent juger des conditions dans lesquelles la reprise serait faite, et je conclus que la Chambre ne peut pas tenir compte de la demande faite par l'administration communale d'Anvers dans cette circonstance, et contrairement à une décision prise récemment par elle-même.

Je regrette avec elle qu'elle n'ait pu se substituer à la Société immobilière dans la convention du 10 janvier; mais ce n'est ni la faute du gouvernement ni celle de la Chambre, mais bien celle de l'administration communale, qui n'a pas veillé suffisamment, alors qu'elle connaissait la situation du docteur Strousberg. (*Interruption.*)

M. ORTS. — Je demande la parole. (*Interruption.*)

M. MEEUS. — L'administration communale d'Anvers...

M. FRÈRE-ORBAN. — Mais rien n'est fait. (*Interruption.*)

M. PIRMEZ. — Vous combattez les intérêts d'Anvers.

M. SAINCTELETTE. — Et c'est un député d'Anvers qui vient déclarer qu'une pétition adressée à la Chambre par le conseil communal d'Anvers n'est pas sérieuse !

M. DE LEHAYE. — Il défend la vérité.

M. MEEUS. — Comment ! je ne défends pas les intérêts d'Anvers ! Mais je défends ses intérêts comme ils ont été défendus par l'administration communale elle-même. (*Interruption de M. Sainctelette).*

Voici ce que dit, à cet égard, le rapport des commissions du commerce et des finances :

« Il résulte de la réponse du ministre que le gouverne- n'a pas pu se rendre aux sollicitations du collège, attendu qu'il ne s'agit point, dans l'espèce, d'accorder une concession nouvelle, comme si le docteur Strousberg restait en défaut de s'exécuter, mais uniquement de transmettre les droits de ce dernier à un cessionnaire, transmission à laquelle le gouvernement prêtait la main pour les motifs développés par M. le ministre et qui ont prouvé que l'option désirée par le collège n'offrait aucune chance d'être obtenue. »

Et voici la lettre par laquelle le collège échevinal accusait à M. le ministre des finances la réception du plan de transformation de la citadelle du Sud. Il est à remarquer qu'à ce moment le collège connaissait les conditions dans lesquelles devait s'exécuter la convention du docteur Strousberg.

Voici ce que le collège écrivait :

« Nous avons examiné le plan de transformation des terrains de la citadelle du Sud que vous avez bien voulu nous communiquer.

« En présence des difficultés de toute nature qui mettent obstacle à la réalisation des plans du docteur Strousberg, *difficultés que vous nous avez signalées dans notre dernier entretien*, nous croyons pouvoir vous déclarer, M. le ministre, que *sauf quelques détails d'exécution*, ce nouveau projet présente encore, dans notre opinion, de sérieux avantages au point de vue des nombreux intérêts des propriétaires et habitants des sections limitrophes, *mais encore des intérêts généraux de la ville.*

Eh bien, voilà comment étaient accueillis le contrat et les plans du docteur Strousberg.

Et vous viendrez dire que je ne défends pas les intérêts d'Anvers quand je défends la même thèse qu'ont défendue au conseil communal les commissions réunies du commerce, des travaux publics et des finances; et lorsque cette manière de voir a été partagée par la majorité du conseil communal !

Après de longues négociations, et quand la discussion commence à la Chambre, il est trop tard de venir demander une modification essentielle à un projet de loi que l'on a approuvé. Ce n'est pas alors qu'il faut venir demander...

M. FRERE-ORBAN. — Alors, nous n'avons rien à faire?

M. DU MORTIER. — On le sait bien ! Vous dites que vous défendrez les intérêts d'Anvers !

C'est pour cela que vous voulez faire rejeter le projet de loi !

M. MEEUS. — J'admets que l'on puisse être d'un avis différent, mais je dis ce que je pense et je crois m'être exprimé assez clairement pour être compris de tout le monde. Je crois que mon avis est le bon et que nous ne pouvons pas compromettre le sort de tout le projet parce qu'il plaît à la ville d'Anvers de faire des offres tardives.

J'en arrive à une autre stipulation du contrat du 10 Janvier ; celle du 6e de l'article 1er, relative à la réduction des tarifs. Cette stipulation avait soulevé des observations au sein du conseil communal et aussi au sein de la section centrale. La réduction des droits de navigation et des taxes de manipulation des marchandises avait été laissée, en ce qui concerne la ville, exclusivement à la volonté du Gouvernement, tandis que le Gouvernement accordait à la Société Immobilière le droit de s'opposer à cette réduction.

Je pense qu'il est fait complétement droit aux observations présentées sous ce rapport par la section centrale par le changement que l'honorable ministre des finances a obtenu de la Société Immobilière au contrat du 10 Janvier, et l'application à la ville des conditions faites à la Société Immobilière.

Mais il est une autre observation qui me semble plus importante et au sujet de laquelle, jusqu'à présent, nous n'avons pas reçu d'explications suffisantes de la part du Gouvernement.

La section centrale, frappée de la disposition relative à l'exploitation des bassins de batelage et des quais et à la manutention des marchandises par la Société immobilière, et craignant à bon droit que ces stipulations n'accordent à la Société immobilière le monopole du chargement, du déchargement et du camionnage des marchandises, avait cru devoir interpréter la disposition dans ce sens que le mot manutention avait la même signification que le mot *manipulation* qui est employé dans différentes lois relatives aux entrepôts.

Voici le passage du rapport de la section centrale :

« Il est résulté des explications échangées entre M. le ministre des finances et les membres de la section centrale que ce mot à la même signification que le mot *manipulation* employé à diverses reprises par la loi de 1846 sur les entrepôts.

« Il ne comprend ni le chargement, ni le déchargement, ni le transport des marchandises, toutes opérations qui se font sur les quais, mais exclusivement les manipulations, mélanges, épurations, changements d'emballages, etc., qui ne s'opèrent que dans les magasins. »

L'honorable ministre des finances s'était donc rallié à cette manière de voir, lorsqu'une lettre émanée de la Compagnie immobilière vint jeter un doute sur l'interprétation de cette disposition importante de la convention du 10 janvier. Voici comment la Compagnie immobilière de Belgique s'exprime à cet égard :

« Nous remarquons, au paragraphe relatif à l'exploitation des quais de la citadelle, une interprétation qui à trait à la manutention des marchandises, que nous ne pouvons laisser passer sans observations.

« En demandant, en effet, que le concessionnaire ait la faculté d'opérer la manutention des marchandises, nous avons toujours entendu avoir la faculté d'opérer le chargement, le déchargement et le transport des marchandises, et non pas exclusivement, comme le suppose la section centrale, les manipulations dans les magasins. »

Je suis porté à croire qu'il y a entre la Compagnie immobilière et la section centrale un malentendu. La Société immobilière pense, sans doute, que la section centrale veut lui interdire d'une manière absolue de charger, de décharger et de camionner les marchandises. Telle n'est pas, je crois, son intention; elle n'a voulu qu'empêcher l'établissement d'un monopole. Il ne faut pas que le déchargement, le chargement et le camionnage des marchandises provenant des navires chargés ou déchargés dans le bassin de batelage ou le long des quais appartenant à la Société immobilière, ne puissent être faits que par cette dernière.

Il ne faut pas qu'on enlève aux propriétaires de ces marchandises le droit de les charger, décharger ou camionner soit par eux-mêmes, soit par les corporations auxquelles ils voudraient confier ces opérations. Je reconnais que l'on peut sans inconvénient accorder à la société immobilière la faculté de s'organiser en concurrence avec les propriétaires des marchandises, et avec ceux qui font de ces opérations leur occupation habituelle. Si la disposition dont je parle devait être interprétée dans un sens différent, je déclare qu'il me serait impossible de voter la convention du 10 janvier, parce qu'elle établirait un monopole que je ne puis accepter.

Il ne faut pas que le propriétaire d'une marchandise puisse être momentanément exproprié ; il faut qu'il puisse disposer toujours librement de sa propriété comme il l'entend et en faveur de qui il le veut.

Du reste, je ne comprendrais pas la raison qui ferait attribuer à la Société immobilière le monopole du chargement et du déchargement.

Si l'on peut invoquer l'avantage d'un abaissement de tarif que la Compagnie opérerait peut-être au début de ses opérations, il est certain aussi que le monopole n'est jamais favorable à la diminution des prix.

Si, au contraire, la Société immobilière opère le chargement et le déchargement en concurrence avec les corporations existantes, le commerce profitera probablement d'une réduction : tout au moins, les opérations seront payées à leur valeur réelle.

J'espère donc que, sous ce rapport, l'honorable ministre des finances pourra nous donner ces explications catégoriques et de nature à satisfaire ceux qui ne veulent pas voir établir un monopole.

J'arrive à la convention du 16 janvier dernier.

Cette convention a été pour le gouvernement l'occasion de faire des déclaration importantes qui ont été acceuillies à Anvers avec une satisfaction marquée.

Ces déclarations sont relatives à la démolition des fronts intérieurs de la citadelle du Nord et à l'affectation à une destination commerciale des 135 hectares de terrain qu'elle occupe. Après ces explications qui ont été données dans une séance antérieure, je crois qu'aucun doute n'est possible et que la ville d'Anvers peut-être certaine, que, dans un avenir peu éloigné, elle verra disparaître ce qu'elle a toujours considéré comme un danger, comme une menace pour son port et pour ses installations maritimes.

Le gouvernement a déclaré, en second lieu, qu'il renonçait à autoriser des établissements maritimes sur la rive gauche.

Il a déclaré, enfin, qu'il renonçait à l'idée d'établir un canal maritime entre l'endroit appelé *Pipe de tabac* et la commune de Burght.

Messieurs, ce sont là, pour Anvers trois grandes garanties de sécurité et qui ont été accueillies, comme je vous le disais, avec une vive reconnaissance par la population.

Anvers, messieurs, avait droit à ces garanties. Après avoir consacré plus de 17 millions de francs à l'extension de ses établissements maritimes, après avoir consacré 3 1/2 millions à l'établissement des installations de chemins de fer, étant appelée à consacrer de nouvelles sommes à l'outillage des quais nouveaux et des anciens bassins et éventuellement à augmenter ses installations maritimes dans les limites des besoins futurs du pays, il semble naturel que la ville avait besoin de recevoir, de la part du gouvernement, la consécration de la promesse formelle que tous ces travaux ne deviendraient pas inutiles par le déplacement du mouvement commerciale sur la rive gauche et qu'ils ne seraient pas soumis à une destruction complète en cas de siége de la citadelle qui les domine.

Mais, messieurs, la convention ménage-t-elle suffisamment les intérêts de la ville d'Anvers?

Pour apprécier les sacrifices que la ville d'Anvers fait par la convention du 16 janvier, il faut se rendre compte de la situation actuelle. Aujourd'hui, la ville d'Anvers perçoit les droits de navigation non-seulement dans ses bassins, mais aussi dans les canaux et le long des quais, sans distinguer entre ceux qui ont été cédés à la ville en 1819 et ceux qui appartiennent au gouvernement et qui sont compris entre les deux écluses.

D'après la convention, la ville perdrait le droit de navigation dans les canaux. Les canaux de la ville servant actuellement à la navigation intérieure disparaîtront et tout le batelage se transportera désormais dans le bassin

de batelage, où les droits de navigation seront perçus par la Compagnie immobilière.

Quant aux droits de quai, une association est établie entre le gouvernement et la ville d'Anvers. Le gouvernement paye les frais de la construction des quais et la dépense de ce chef constitue sa mise, tandis que la mise de la ville se constitue du coût de l'outillage qu'on fera sur les nouveaux quais. Le partage du produit se fera au *prorata* des mises, et si le coût prévu de la construction est exact, si l'on peut croire que les évaluations ne seront pas dépassées, la ville d'Anvers ne percevra qu'un cinquième du produit des installations maritimes.

Cette convention, Messieurs, est onéreuse pour la ville d'Anvers à un double point de vue. Les droits de navigation sont limités par le traité de 1863 et quel que soit le montant des frais que le gouvernement ou la ville fera, pour mettre ses quais en état, ces droits ne pourront jamais être augmentés. D'autre part, les droits afférents à la manipulation des marchandises, ceux qui résulteront de la dépense faite par la ville pourront être augmentés, ils pourront être élevés au chiffre qui représente une rémunération convenable des services rendus au commerce.

Eh bien, malgré cette situation, bien que les travaux faits par l'Etat ne produiront qu'une somme minime, alors que les travaux faits par la ville pourront rapporter des revenus convenables, le gouvernement touchera les quatre cinquièmes du produit des deux opérations.

Aujourd'hui que les quais ne présentent qu'un mouillage fort insuffisant, comme l'a fait ressortir hier l'honorable ministre des finances, la plupart des navires sont obligés de décharger dans les bassins. Mais quand les quais nouveaux seront construits sur une longueur de plus de 3,000 mètres, les navires de tout tonnage y pourront aborder.

Il est certain que beaucoup de ces navires déchargeront de préférence le long des quais, et que la clientèle que possèdent aujourd'hui les bassins et qui rémunère la ville d'Anvers des sommes considérables qu'elle a dépensées pour l'extension de ces établissements maritimes, que cette clientèle va lui être enlevée pour être attribuée ou à l'association dans laquelle la ville est intéressée pour un cinquième, ou à la Compagnie immobilière où la ville n'a aucun intérêt.

Il est certain, dès lors, que les produits des bassins d'Anvers diminueront dans une proportion considérable. Il en résultera une réduction des revenus de la commune et il faudra recourir à de nouveaux impôts pour combler le déficit.

On me répondra peut-être que les travaux qui vont être faits à Anvers amèneront, dans un temps plus ou moins éloigné, et peut-être à bref délai, une augmentation considérable dans la navigation; que, les quais ne suffisant pas à tout le mouvement commercial, la navigation devra reprendre le chemin des bassins et que, par suite, les recettes de la ville reprendront leur niveau actuel.

Ce sont là, messieurs, les prévisions d'un avenir toujours incertain. Mais admettons qu'il se réalise, comme nous en concevons l'espoir, il n'en est pas moins vrai que pendant tout le temps qu'il faudra pour que le commerce maritime prenne des proportions aussi considérables, la ville perdra des sommes assez rondes chaque année, et alors même que ces progrès du mouvement commercial se seront réalisés, la ville perdra tout ce qu'elle aurait reçu si la convention ne lui avait pas ravi les recettes sur lesquelles elle a pu légitimement compter.

Telle est, messieurs, la situation vraie, au point de vue des intérêts des finances communales. Cette situation n'a été créée à aucune autre ville du pays. Dans tous les travaux qui ont eu pour but l'utilité publique, les dépenses ont été payées ou exclusivement par l'Etat, ou avec une intervention insignifiante de la part des villes qui avaient une intérêt direct à leur exécution.

M. MULLER. — C'est une erreur.

M. DE LEHAYE. — Gand a dû intervenir dans les travaux destinés à améliorer ses institutions maritimes.

M. MEEUS. — Je citerai quelques exemples : nous avons l'amélioration des ports de Blankenberghe, de Nieuport et d'Ostende, la canalisation de la Meuse, l'amélioration de la Vesdre.

Dans tous ces travaux, le gouvernement n'a pas exigé l'intervention des villes qui y étaient intéressées.

M. DE ROSSIUS. — Vous êtes dans l'erreur la plus complète.

M. MULLER. — Pour les travaux de la Meuse, la ville a donné 1 million de subside, et la province 500,000 francs.

M. MEEUS. — Il est possible...

M. MULLER. — Il est certain.

M. MEEUS. — Il est possible...

M. D'ANDRIMONT. — Il est certain et non pas possible.

M. MEEUS. — Je ne conteste pas que certaines villes aient contribué pour des sommes relativement minimes à des dépenses de ce genre, mais il est toujours vrai que le Gouvernement a mis dans ces travaux l'argent de l'État à fonds perdu. Il n'a pas exigé que cet argent lui produisit des rentes ou des bénéfices quelconques.

Récemment on a fait, à Bruxelles, des travaux d'assainissement dans lesquels le Gouvernement est intervenu pour 3 millions; chiffre considérable pour un travail qui, en définitive, intéresse exclusivement la ville et la population de Bruxelles.

Je pourrai multiplier les exemples de ce genre pour établir que la position que l'on fait aujourd'hui à Anvers est exceptionnelle et qu'elle n'a jamais été faite à aucune ville du pays.

Nous avons d'autant plus raison de nous plaindre de la situation faite à Anvers, que la rectification des quais a un caractère tout particulier d'intérêt national. Cette rectification n'est pas faite exclusivement dans l'intérêt du commerce et d'Anvers, elle est faite en majeure partie dans l'intérêt du maintien de la navigabilité de l'Escaut, dont la charge incombe à l'État.

La question de la navigabilité de l'Escaut a été soulevée depuis bien des années. L'administration du pilotage, la chambre de commerce, l'administration communale, le conseil provincial ont réclamé tour à tour du gouvernement l'exécution de travaux indispensables pour maintenir la profondeur de la rade devant Anvers et la navigabilité des passes de l'Escaut.

Dans cette enceinte, des discussions nombreuses se sont élevées à ce sujet, toujours sans aboutir à une solution définitive.

Depuis 1855, le gouvernement a senti ses obligations à cet égard. Il nomma alors une commission pour s'occuper de la rade d'Anvers.

Le 14 avril 1857, il nomma une deuxième commission pour rechercher les causes des perturbations produites dans le régime du fleuve. Le 4 octobre 1858, on nomma une troisième commission ayant mission de rechercher les mesures à employer pour faire disparaître les atterrissements qui tendent à obstruer les passes de l'Escaut.

Eh bien, messieurs, chose remarquable, toutes ces commissions, composées des hommes les plus compétents du pays, sont arrivées à la même conclusion : faire disparaitre l'avancée du Werf, devant Anvers, et rendre au fleuve les eaux naturelles qui en ont été détournées.

Et la commission de 1870, nommée, elle aussi, pour examiner ce qu'il y avait à faire aux quais, dans l'intérêt du régime du fleuve, la commission de 1870 est arrivée à la même conclusion : il faut rectifier les quais du fleuve, il faut rendre à l'Escaut ses eaux naturelles.

Vous voyez donc, messieurs, que ce n'est pas exclusivement dans l'intérêt commercial que les quais doivent être rectifiés à Anvers. C'est la navigabilité du fleuve qui l'exige, et l'obligation de la maintenir incombe à l'Etat en vertu de traités.

Le gouvernement est obligé de faire les travaux nécessaires pour maintenir la profondeur de la rade devant Anvers et pour maintenir la navigabilité de l'Escaut.

Je vous le demande, messieurs, si les travaux que l'on veut exécuter à Anvers ont en grande partie, en majeure partie, pour but de remplir les obligations contractées par l'Etat envers les puissances étrangères qui ont contribué pécuniairement au rachat du péage. peut-on faire payer ces travaux, même en partie, par la ville d'Anvers? Peut-on argumenter de l'intérêt qu'elle a à des travaux qui incombent au pays entier pour lui imposer l'obligation d'abandonner à l'Etat une partie des revenus qui lui sont attribués aujourd'hui ?

Messieurs, il y a plus encore : ce ne sont pas seulement les engagements contractés par l'Etat envers les puissances étrangères, qui l'obligent à faire la reconstruction des quais, ce sont encore les engagements qu'il a pris vis-à-vis des compagnies de bateaux à vapeur.

L'honorable ministre des finances nous disait hier que le gouvernement avait contracté des obligations envers des compagnies de lignes transatlantiques, et qu'il était dans l'impossibilité de les remplir.

Tout le monde sait, et surtout à Anvers, que le seul quai abordable pour les bateaux à vapeur, et dont la construction est toute récente, que ce quai se lézarde et menace de s'écrouler.

S'il s'écroulait. le gouvernement serait dans l'impossibilité de procurer à un seul steamer un lieu de débarquement convenable.

Mais alors même que la reconstruction du quai du Rhin, qui a été décidée par la législature et pour laquelle des fonds ont été votés, alors même que cette reconstruction ne serait pas nécessaire, ce quai est défectueux, il ne présente pas un mouillage suffisant et, dans tous les cas, il ne peut admettre que deux bateaux à vapeur, et à partir du 15 de ce mois, nous aurons à Anvers une troisième ligne à laquelle le gouvernement devra fournir un quai convenable. Vous voyez donc que ce n'est pas exclusivement l'intérêt de la ville d'Anvers que le gouvernement a en vue, lorsqu'il a proposé à la Chambre la reconstruction des quais et leur rectification.

Je ne dirai qu'un mot de la question de la propriété des quais, qui est le point de départ des prétentions du gouvernement au produit des droits de navigation qui, jusqu'ici, ont été laissés à la ville sans aucune contestation.

Je ne veux pas discuter la question de droit ; elle est difficile, ardue et la convention du 16 Janvier nous dispense de la traiter, puisqu'elle réserve, sous ce rapport, complétement et d'une manière absolue tous les droits de la ville d'Anvers. Mais il est une chose incontestable, c'est que, depuis 1819, la ville d'Anvers a eu la possession incontestée des quais entre la batterie Saint-Michel et l'ancienne écluse de mer.

Il est également incontestable que dans divers arrêtés royaux, notamment dans ceux du 15 janvier 1845 et du 17 juillet 1847, le gouvernement parle de ces quais comme s'ils étaient la propriété de la ville.

M. MALOU, ministre des finances. — Du tout, du tout.

M. MEEUS, — Les arrêtés de 1845 et de 1847 désignent cette partie des quais sous le nom de quais cédés et possédés par la ville. Et dans l'Exposé des motifs de la loi du 27 juillet 1871, le gouvernement, parlant encore des quais, les considère comme cédés à Anvers.

Lorsqu'il s'est agi de reconstruire le quai du Rhin, il y a eu entre l'ancienne administration communale et le gouvernement une longue correspondance qui a amené celui-ci à maintenir à la ville d'Anvers la perception des droits de navigation, même sur le quai du Rhin, dont la propriété appartient incontestablement à l'Etat.

Maintenant on me dira que les mots « cédés, possédés », ont en droit une signification déterminée et n'emportent pas le droit de propriété.

C'est là la question de droit ; mais il est certain qu'en équité il faut reconnaître, que la ville d'Anvers, maintenue par tous les gouvernements dans la possession des quais, a été considérée et traitée comme propriétaire pendant plus de cinquante ans. La ville d'Anvers a toujours compté sur la propriété de ces quais ; elle a fait non-seulement de grands travaux d'entretien, mais encore des travaux d'amélioration.

Aussi, lorsque nous lisons dans l'Exposé des motifs que la ville d'Anvers n'a consacré qu'une somme de 150,000 francs à l'entretien des quais, l'honorable ministre des finances a commis une erreur. Si les renseignements que j'ai recueillis sont exacts, la ville aurait consacré plus d'un million et demi à l'amélioration des quais d'Anvers. Je sais que l'honorable ministre des finances va m'opposer le tableau émané de l'administration communale et qui est joint à l'Exposé des motifs, mais je ferai remarquer que ce tableau n'est pas complet.

L'administration communale, si je me rappelle bien,

en l'envoyant au gouvernement, a dit que ses calculs étaient approximatifs et que jamais on n'avait tenu une comptabilité spéciale des dépenses affectées aux établissements maritimes.

Eh bien, il est possible qu'on n'ait pas pu distinguer, d'une manière complète, les dépenses qui ont été faites pour les quais de celles que l'on a dû s'imposer pour les bassins ou pour d'autres travaux.

Il y a encore une autre remarque à faire : c'est que le tableau joint à la lettre du collége échevinal d'Anvers a pour point de départ l'année 1852. Or, quels sont les travaux qui ont été faits antérieurement par la ville depuis 1820, pendant plus de trente ans ? Il me semble qu'il faudrait cependant examiner ce point ; et si les travaux d'amélioration exécutés ont été importants, il serait juste que le gouvernement en tînt compte et remboursât à la ville ses avances, en augmentant d'autant sa part dans l'association qui va s'établir entre elle et le gouvernement.

Maintenant, messieurs, il reste la question des plans. Je ne crois pas devoir entrer dans l'examen du plan qui a été fourni comme avant-projet par le gouvernement. Ce plan n'est pas définitif; M. le ministre des finances nous l'a dit ; il ne peut pas l'être.

Ce que nous avons à examiner aujourd'hui, c'est le but que le gouvernement veut atteindre; c'est le programme qu'il propose à la législature. Ce programme comporte la rectification des quais dans l'intéret du maintien de la navigabilité de l'Escaut, l'établissement de ces quais de manière à offrir un mouillage suffisant aux navires de grand tonnage et les facilités à accorder pour les opérations de chargement et de déchargement, les mesures à prendre pour assurer la conservation des marchandises et leur prompte expédition au départ comme à l'arrivée.

Les moyens d'exécution de ce programme, le gouvernement les abandonne aux hommes compétents.

Il a donné la plus grande publicité à son avant-projet ; il a fait appel à toutes les lumières en invitant tous les hommes compétents à présenter leurs critiques ou leurs projets.

Le gouvernement, après avoir entendu toutes les observations, après cette enquête qui certainement sera de nature à l'éclairer, prendra telle détermination qu'il croira convenable pour concilier, pour sauvegarder tous les intérêts en cause.

Sous ce rapport, donc, il me semble que la Chambre peut être parfaitement rassurée et qu'elle peut accepter les propositions du gouvernement.

Il est une chose que je recommande tout particulièrement à l'intention du gouvernement, c'est de ne prendre aucune mesure qui puisse donner des craintes pour la navigabilité du fleuve.

L'intérêt primordial, l'intérêt qui domine tous les autres, c'est le maintien de notre beau fleuve ; aucun autre ne peut prévaloir contre lui. Si cet intérêt était compromis, non-seulement la prospérité du port d'Anvers, mais encore la prospérité du pays entier se trouverait compromise.

Des membres à droite : Très bien !

M. FRÈRE-ORBAN. — J'ai interrompu tantôt l'honorable préopinant au moment où il affirmait qu'aucune proposion plus avantageuse que celle de M. Ybry n'avait été faite à la ville d'Anvers et que l'honorable M. Jacobs, interrompant à son tour, déclarait que la Société Immobilière, dont j'avais parlé, n'avait pas soumissionné.

M. JACOBS. — A cette époque-la, à l'époque que j'ai indiquée.

M. FRÈRE-ORBAN. — Vous devriez préciser.

M. JACOBS. — Quand la ville d'Anvers a fait un appel au public, quand elle a mis les choses en adjudication.

M. FRÈRE-ORBAN. — Eh bien, voici ce que je lui ai proposé officiellement et ce qu'elle a refusé.

M. MEEUS. — Mais pas sur les plans qui avaient été proposés par l'administration communale.

M. JACOBS. — Elle n'a pas voulu traiter à main ferme.

M. FRÈRE-ORBAN. — Il s'agit de savoir si l'administration communale n'a pu traiter à des conditions bien plus favorables que celles qu'elle a fini par accepter. Le jour et l'heure importe peu. Or, voici ce qui s'est passé.

La ville devait payer à l'État dix millions. Elle était fort embarassée de le faire. Elle eût mieux aimé recevoir les terrains gratis ; cela lui paraissait plus commode. Mais, chargé d'exécuter la loi, je réclamai les dix millions et voici ce que j'écrivis à la ville d'Anvers, le 5 Mai 1863 :

« Ayant toujours pensé que les vastes opérations qu'il s'agissait d'entreprendre pourraient présenter des difficultés sérieuses pour une administration publique, j'ai cherché depuis longtemps une combinaison à la faveur de laquelle *sans obérer ses finances, sans avoir à faire des avances de fonds considérables*, la ville d'Anvers se trouverait en mesure, non-seulement de s'acquiter, mais encore de mettre promptement en valeur les terrains devenus disponibles.

» Je crois avoir atteint le but que je me suis proposé. Les fondateurs d'une société immobilière, qui est en instance pour obtenir l'anonymat, m'ont, en effet, autorisé à vous faire les offres suivantes :

« 1° La Société réaliserait, *en participation avec la ville*, la vente des terrains mentionnés a l'article 2 de la loi du 8 septembre 1859, et verserait au trésor de l'État la somme de 10 millions de francs aux époques fixées par le quatrième aliéna du même article ;

« 2° Le compte de participation serait débité de la somme de 10 millions de francs et de l'intérêt à convenir des avances que la société pourrait avoir à faire. Il serait crédité de la vente des terrains :

» 3° A l'expiration du terme à convenir, dix années par exemple, ou plutôt si la réalisation des terrains était achevée, le compte de la participation serait liquidé entre les deux parties contractantes;

» 4° Si le produit de la vente des terrains ne couvrait pas les déboursés de la société, en principal et intérêt, la ville d'Anvers bonifierait la différence. »

M. MEEUS. -- La ville devait garantir le remboursement des déboursés.

M. FRÈRE-ORBAN. — Si la Société n'était pas couverte en principal et intérêts de ses déboursés, après la déduction du produit de la vente des terrains... Evidemment, il n'y avait pas de risque sérieux à courir; cela n'était

certainement pas redoutable, et voici, d'ailleurs, la compensation, comme en toute vraie Société;

« 5° Si le produit de la vente excédait le total des sommes dépensées et leurs intérêts, *l'excédant serait partagé par moitié*, dont l'une reviendrait à la Société; la ville aurait à s'entendre avec le gouvernement pour le règlement des droits de celui-ci dans l'autre moitié, conformément au pénultième alinéa de l'article 2 de la loi du 8 septembre 1859;

» 6° Enfin, la Société se chargerait également d'exécuter, pour compte de la ville d'Anvers, les travaux d'utilité publique et d'embellissement auxquels la démolition des anciennes fortifications donnera lieu, et de lui avancer des fonds nécessaires à cette fin. »

Si la ville d'Anvers avait eu le bon esprit d'accepter cette proposition qui lui a été faite, elle aurait réalisé beaucoup de millions de bénéfices.

M. MEEUS. — Après coup! (*Interruption.*)

M. FRERE-ORBAN. — M. Ybry, qui était un spéculateur, avait immédiatement compris qu'il pouvait tirer un très-bon parti de cette affaire, et l'administration communale ne l'a pas vu; elle n'a pas vu que je lui faisais une proposition éminemment avantageuse, car elle ne courait guère que la chance de réaliser des bénéfices plus ou moins considérables et qui, par le fait, se seraient comptés par millions. Cette malheureuse inspiration a fait perdre des sommes énormes à la ville d'Anvers.

M. JACOBS. — Je suis réellement étonné d'entendre l'honorable M. Frère-Orban qui, dans une séance récente a insisté pour qu'on maintînt d'une manière absolue l'adjudication publique comme mode d'aliénation des domaines de l'Etat, je suis étonné de l'entendre reprocher à l'ancienne administration de la ville d'Anvers d'avoir refusé de traiter à main ferme pour l'alinéation des terrains de l'enceinte et d'avoir préféré les adjuger publiquement.

Il reproche à la ville d'Anvers d'avoir fait alors ce que l'honorable M. Jottrand, dans la séance d'hier, aux applaudissements d'une partie de la gauche, invitait le gouvernement à faire aujourd'hui pour les terrains Strousberg.

La ville d'Anvers a jugé, à cette époque, qu'il n'y avait pas lieu de traiter à main ferme. Elle a fait un appel public, après avoir adopté un plan d'appropriation, de manière que chaque soumissionnaire sût dans quelles conditions il s'engageait.

Qui n'a pas repondu à cet appel? La Société Immobilière de Belgique.

La ville d'Anvers se fût-elle départie de ce principe, qui est bon, que je m'étonne de voir blâmer, eût-elle renoncé à l'idée d'une adjudication publique, il y avait dans les conditions proposées par la Société Immobilière des dispositions inacceptables; elles sont indiquées dans un document parlementaire qui porte le n° 184 de la session de 1866-1867, à la page 4.

Voici comment l'ancien collége échevinal s'y exprimait au sujet des propositions de la Société Immobilière :

« Le bilan de ces propositions, c'est l'inconnu.

« D'abord, absence de plan d'appropriation des terrains servant de base au contrat et, dès lors, difficultés inextricables quant à l'arrangement à intervenir au sujet de l'importance des terrains à réserver pour utilité publique, tels que rues, promenades, quais, établissements publics, etc. La Société, participant aux bénéfices de la revente des terrains, avait intérêt à contester le plus possible l'utilité, soit de la largeur à donner aux rues, quais et boulevards, soit de la superficie attribuée au parc, etc., attendu qu'elle devait désirer avoir le plus de terrain à revendre.

« L'accord à établir sur l'adoption du plan après la convention présentait donc déjà un premier recueil que l'administration communale a dès l'abord signalé comme un obstacle à l'adoption de ces propositions.

« Ensuite, la ville ne pouvait prévoir jusqu'où s'étendrait le chiffre des avances et, sous ce rapport, elle se fut lancée dans une opération d'autant plus dangereuse qu'elle était contraire aux principes élémentaires d'une administration régulière et prudente.

« Quelques chiffres suffiront pour démontrer ce que cette combinaison réservait à l'avenir de la ville. »

Le travail du collége entre dans le détail de ces chiffres et démontre que, d'après les prévisions d'alors, prévisions généralement partagées à cette époque, la ville se fût trouvée, au bout de dix ans, devant un débours de dix neuf millions.

Après coup, comme le disait l'honorable M. Meeus, il est facile de raisonner juste, mais si chacun avait raisonné alors comme on raisonne aujourd'hui après coup, M. Ybry, au lieu d'être seul soumissionnaire, aurait eu dix, cent, mille concurrents.

Voici la conclusion du collége :

« Un emprunt, en chiffre rond de 19 millions de francs, et par conséquent une charge permanente et annuelle de 950,000 francs, voilà la perspective qu'offrait à la ville la combinaison de la Compagnie Immobilière de Belgique, tout marchant pour le mieux (nul ne prévoyait alors le développement qu'à pris la ville d'Anvers et l'augmentation si rapide de sa richesse) et aucune chance aléatoire, aucun événement imprévu ne venant entraver ou enrayer la marche des opérations. »

Voilà comment apparaissaient alors les propositions de la Société Immobilière; mais eussent-elles été excellentes, on ne peut blâmer la ville d'Anvers d'avoir refusé de traiter à main ferme, d'avoir préféré recourir à l'adjudication publique pour donner ses terrains au plus offrant et dernier enchérisseur.

M. MEEUS. — Je demande à compléter une interruption que j'ai faite et qui ne paraît pas avoir comprise de l'autre côté de cette Chambre. Lorsque j'ai prononcé ces mots « après coup, » je voulais dire que l'on reconnait après coup.

M. SAINCTELETTE. — On encaisse aussi après coup 10 millions.

M. MEEUS. — M. Frère-Orban affirmait que l'avenir avait prouvé que la combinaison qu'il avait proposée aurait donné de beaux résultats : c'est alors que j'ai voulu dire : Vous raisonnez ainsi après coup.

M. PIRMEZ. — Il l'avait dit avant.

M. MEEUS. — J'explique mon interruption, M. Pirmez. Certainement si la ville d'Anvers était restée possesseur des 63 hectares de terrain et s'ils avaient augmenté de valeur dans la proportion qui s'est produite depuis

dix ans, il est certain que la ville d'Anvers se trouverait posséder une valeur supérieure au prix pour lequel ces hectares ont été cédés à M. Ybry.

Mais il est trop commode de juger une opération quand on en connaît les résultats accomplis.

M. FRÈRE-ORBAN. — L'honorable membre a un étrange système de défense pour ses amis d'Anvers qui n'ont pas voulu autrefois accepter mes offres.

Ils voulaient l'adjudication publique ! L'adjudication publique était la garantie et le salut, et il s'étonne que moi, qui ai fait admettre, il y a peu de jours, que certains contrats relatifs à des biens domaniaux ne pourraient être traités à main ferme, j'aie proposé un marché de ce genre à la ville d'Anvers.

L'objection n'a aucune valeur, quant au mérite même de l'opération et, quant à la forme, elle n'est qu'une pitoyable défaite en cette circonstance.

Messieurs, il ne s'agissait pas du tout, dans l'offre faite à la ville d'Anvers, d'une aliénation à faire à main ferme. Il s'agissait d'une société en participation à constituer entre la Société immobilière et la ville d'Anvers. Il est manifeste qu'il ne pouvait pas y avoir adjudication publique pour constituer cette société en adjudication.

La ville d'Anvers faisait apport à la société de ses terrains; la société avançait tous les fonds nécessaires pour le mettre en valeur; le bénéfice résultant de la réalisation aurait été partagé par moitié.

L'administration communale n'a pas su discerner les avantages bien évidents d'une telle proposition.

Evidemment, on ne peut lui reprocher de n'avoir pas vu, dès ce moment-là, qu'il y aurait eu des millions à gagner.

Mais on peut lui reprocher assurément d'avoir refusé des offres qui étaient avantageuses, qui n'exposaient à à rien, et assuraient une large part de bénéfices si l'entreprise réussissait

Vos amis et vous, vous avez été myopes ; vous avez cru que les présents que l'on vous apportait étaient funestes, que ces présents vous etaient offerts par une ennemie.

On ne s'est pas fait faute de dire, dans ce temps-là, que ces propositions cachaient quelque piége. On ne le voyait pas; on ne réussissait pas à le découvrir; mais les bonnes gens y croyaient, car le ministre des finances de cette époque était habilement et ingénieusement représenté comme un ennemi d'Anvers.

Or, aujourd'hui, on voit que c'était dans les meilleurs intention que j'agissais et que j'étais uniquement inspiré par la pensée de servir les intérêts réels de la ville d'Anvers. Nous constatons par les faits que la ville d'Anvers eût encaissé des millions si elle avait suivi nos conseils et accueilli les offres que nous lui soumettions.

Mais je m'étonne à mon tour que l'honorable M. Jacobs et ses amis d'Anvers, qui sont aujourd'hui si ardemment cramponnés à l'adjudication publique, se montrent disposés à voter la convention faite avec la Compagnie immobilière, qui est un marché à main ferme, une cession faite sans concurrence ni publicité. *(Interrution).*

Et non-seulement ils se hâtent d'approuver ce contrat qu'ils sont libres de repousser en réclamant une adjudication publique, mais lorsque les administrateurs de la ville d'Anvers demandent à être substitués à la Compagnie Immobilière, pour réaliser l'opération dans l'intérêt d'Anvers vient dire, les députés d'Anvers se lèvent tour à tour et disent : Vous arrivez trop tard !

La ville d'Anvers arrive trop tard ! Et nous et vous! Ce grief que vous adressez à la ville d'Anvers, vous ne pouvez pas le faire à vous-même, vous ne pouvez pas vous dire : Il est trop tard ; vous avez l'obligation de dire : Il est encore temps; nous pouvons improuver l'opération dans l'intérêt du pays et dans l'intérêt de la ville d'Anvers.

Ne vous faites donc pas les défenseurs quand même d'intérêts qui ne sont pas ceux de la ville d'Anvers.

La proposition est faite aujourd'hui par la ville d'Anvers de se substituer à la Compagnie immobilière, vous n'avez pas le droit de lui dire : Il est trop tard!

M. JACOBS. — L'honorable membre a des yeux de lynx alors que nos yeux sont myopes ; il prévoit l'avenir, il sait d'avance, lorsqu'il fait un contrat, quels en seront les bénéfices. C'est probablement à ce talent qu'il faut attribuer l'issue de l'entreprise des fortifications d'Anvers et de celle du docteur Strousberg, conclues pendant que l'honorable membre était à la tête du gouvernement.

M. FRÈRE-ORBAN. — Moi, je n'entre pas dans les spéculations.

M. PIRMEZ. — Le gouvernement n'est pas chargé de veiller aux intérêts des particuliers qui font une entreprise.

M. JACOBS. — Sans doute. Je crois cependant que, quand le gouvernement ruine ceux avec lesquels il traite, il ne sert pas même ses propres intérêts.

Je reviens, messieurs, à l'objet qui nous occupait. L'adjudication publique, d'après M. Frère, est parfaite quand il s'agit d'une vente ou d'une location ; mais comme ici, il s'agissait d'une association en participation, l'adjudication publique était inadmissible.

En réalité, c'était bien une vente qu'eut fait la ville; le prix contenait un élément aléatoire ; la ville eût été payée au moyen d'une partie des bénéfices.

Quelle que soit d'ailleurs la nature du contrat, l'adjudication pouvait s'établir sur la part de bénéfices à laisser à la ville ; la construction d'une ligne de chemin de fer peut s'adjuger en faisant porter la concurrence sur le tantième à laisser à l'Etat exploitant. Nous avons décrété, il y a quelques années, la mise en adjudication, sur cette base, du chemin de fer de Diest au camp de Beverloo ; c'était là également une société en participation entre l'Etat exploitant et le soumissionnaire constructeur.

La participation n'exclut donc en aucune façon l'adjudication ; celle-ci est aussi facile à organiser en matière de société qu'en matière de vente.

L'honorable membre a tenté d'établir que, s'il n'est pas très conséquent avec lui-même, nous ne le sommes pas davantage, disposés que nous sommes à repousser l'adjudication pour les terrains et travaux de la citadelle du Sud.

Pourquoi, messieurs, sommes nous disposés à ne pas voter l'adjudication ?

C'est parce que nous n'avons rien à vendre ; seul le

docteur Strousberg a quelque chose à vendre, et sans l'assentiment du docteur Strousberg, il ne nous appartient pas de céder quoi que ce soit.

C'est cette situation qui a porté les membres les plus calmes du conseil communal d'Anvers, tous les échevins et le bourgmestre, à se prononcer, dans la discussion à laquelle s'est livré ce conseil, contre le rejet de la convention conclue entre l'Etat, le docteur Strousberg et l'Immobilière.

Ne demandez pas aux Chambres de la repousser, disaient les membres du collége demandez qu'ils l'améliorent pour que ces quais, si nécessaires, s'exécutent le plus tôt possible, pour que nous soyons immédiatement dotés de ces établissements maritimes.

La majorité du conseil communal a donné raison à ce langage. Elle comprenait aussi que, dans l'espèce, il ne fallait pas demander l'adjudication parce qu'on n'était pas libre, parce qu'on était lié au docteur Strousberg. Depuis lors on paraît s'être ravisé, mais c'est une évolution toute nouvelle.

Je m'étonne que l'honorable membre nous dise que la ville d'Anvers offre au docteur Strousberg et à l'Etat les mêmes conditions que la Société immobilière. Cela n'est pas possible.

La ville d'Anvers ne peut constituer une société anonyme, en souscrire le capital privilégié, payer le docteur Strousberg en actions ordinaires, remettre à l'Etat des actions ordinaires pour une valeur égale au coût du pont.

La combinaison de l'Immobilière ne peut être réalisée par la ville. Une autre combinaison peut être présentée par elle, mais non la même.

Ah! si les terrains étaient encore à l'Etat, comme ils l'étaient en 1869, la situation serait bien différente.

Si, alors qu'il le pouvait, M. Frère avait mis les terrains en adjudication sur la base d'un plan déterminé, l'adjudication aurait été toute simple et je l'aurais votée. C'est parce qu'aujourd'hui j'ai le regret de ne pas pouvoir disposer librement de ces terrains, c'est parce que l'adjudication n'est plus possible, à moins qu'on ne soit délié vis-à-vis du docteur Strousberg, qu'il faut se résigner a s'en passer.

M. ORTS (sur l'incident). — Pour ne pas prolonger la discussion, je me bornerai à poser une seule question à l'honorable M. Jacobs.

La voici : Si, avant la clôture de la discussion, le Dr Strousberg déclarait qu'il accepte la substitution de la ville d'Anvers à la Compagnie immobilière dans son contrat, l'honorable M. Jacobs et ses collègues de la députation d'Anvers voteraient-ils contre le projet?

M. MALOU, ministre des finances. — M. le président. *(Interruption).*

M. JACOBS. — Je ne suis pas embarrassé de répondre...

M. MALOU, ministre des finances. — Je demande à exercer mon droit *(Interruption.)* Je prie la Chambre de ne pas interrompre la discussion. L'incident qui vient d'être soulevé est un des points que je me propose de traiter. Je n'ai pas du tout la prétention de répondre pour mon honorable ami, mais je fais remarquer que, si nous continuons à discuter de cette manière, nous ne pourrons pas en sortir. *(Interruption.)* Je m'expliquerai dans le cours du débat sur les questions de détail et de fait.

On fait un incident; cet incident se bifurque, se trifurque, et bientôt nous ne saurons plus où nous en sommes.

M. JACOBS. — Je ne fais aucune difficulté de répondre à l'honorable M. Orts. Ou le docteur Strousberg est lié envers la Société immobilière de manière à ne pas pouvoir se dégager pour traiter avec la ville d'Anvers, et, en homme d'honneur, il ne se dégagera pas; on n'arrivera pas au résultat posé comme hypothèse; si, au contraire, le docteur Strousberg a le droit de se délier, s'il y parvient, si le gouvernement recouvre sa liberté, je me déclare tout disposé à accepter soit la cession à la ville d'Anvers, soit la mise des terrains en adjudication. J'espère que ma déclaration satisfera l'honorable membre.

M. LE PRÉSIDENT. — L'incident est clos.

A GAUCHE : Non! non! *(Interruption.)*

M. MALOU, ministre des finances. — — Messieurs, je demande suivant une expression employée au palais, qu'on veuille bien joindre l'incident au fond.

Je demande, puisque je suis appelé à m'expliquer sur les raisons de la conduite du gouvernement, qu'on veuille bien attendre que je traite cette question-là.

Je n'hésite pas à le dire : le temps que la Chambre consacre à l'incident me paraît complètement perdu.

Qu'on me laisse d'abord m'expliquer, et puis qu'on renouvelle l'incident, je serai prêt à répondre.

M. DU MORTIER. — Je demande la parole pour un rappel au règlement. *(Interruption.)*

Le règlement porte en termes exprès que les membres de la Chambre ne peuvent s'adresser qu'à la Chambre ou au Président. Le règlement ne permet pas ces interrogatoires d'un côté de la Chambre à l'autre.

Je demande que la discussion continue conformément au règlement.

M. MEEUS. — Je demande la parole sur l'incident.

M. LE PRÉSIDENT. — M. le ministre des finances est inscrit.

M. ORTS. — M. Jacobs a demandé si j'étais satisfait de sa réponse, il faut bien que je lui réponde.

M. PIRMEZ. — L'honorable M. Du Mortier n'a fait son rappel au règlement que sur un point de détail : c'est sur la question que M. Orts a adressée à M. Jacobs et que celui-ci a acceptée.

Ce point est terminé; il ne s'agit donc plus de ce rappel au règlement.

Mais il a toujours été admis qu'un incident étant ouvert, on devait discuter cet incident et, — c'est ce qui se passe dans toutes les discussions, — ne reprendre la discussion générale que lorsque l'incident est complètement épuisé.

Je demande que la Chambre, se conformant aux précédents, continue à discuter cet incident avant de reprendre la discussion générale.

Je constate une chose? c'est que l'incident que nous discutons a une très grande importance, puisqu'il vient de faire faire un pas considérable à la solution qui peut intervenir.

En effet, la députation d'Anvers, par l'organe M. Jacobs,

vient de déclarer que si le Dr Strousberg délie le gouvernement et le rend absolument libre, elle votera la proposition qui lui sera faite de substituer la ville d'Anvers à la Compagnie Immobilière.

Cela me paraît un point important et je crois que la discussion de l'incident doit être continuée.

M. DU MORTIER.—Messieurs, l'article 18 du règlement, § 2, s'exprime ainsi : « L'orateur ne peut s'adresser qu'au Président ou à l'assemblée. »

M. LE PRÉSIDENT. — Nous sommes d'accord sur ce point.

M. DU MORTIER. — Oui, mais M. Pirmez veut qu'on continue la discussion de l'incident; je pense, moi, que nous ne pouvons pas être ici de la droite à la gauche et de la gauche à la droite susceptibles d'être interrogés sur faits et articles comme chez un juge d'instruction.

M. MEEUS. — Je n'ai que deux mots à répondre à une affirmation de l'honorable M. Frère-Orban.

M. Frère a dit que la proposition qui a été faite par la Compagnie Immobilière à la ville d'Anvers, sur ses indications, était tellement avantageuse que la ville n'avait aucun risque à courir.

Je me demande, si telle était l'opinion de la Société Immobilière, comment il se fait qu'elle ait inséré parmi les conditions faites à la ville d'Anvers la clause suivante : « Si le produit de la vente des terrains ne couvrait pas les dépenses de la Société en principal et intérêts, la ville d'Anvers bonifierait la différence? »

Si la Société Immobilère prévoit le cas où le produit de la vente ne couvrira pas le montant des dépenses qui auront été faites, cela prouve une chose, c'est qu'à ce moment-là la certitude des bénéfices n'était pas aussi grande que M. Frère a bien voulu le dire.

Du reste, Messieurs, il n'y avait pas une Société en participation entre la Compagnie Immobilière et la ville d'Anvers. La Compagnie Immobilière faisait l'avance des fonds à raison de 5 p. c...

M. FRERE-ORBAN. — De 4 p. c.

M. MEEUS... — et s'attribuait pour cela la moitié des bénéfices. Voilà quelles étaient les propositions faites par la Société Immobilière à la ville d'Anvers. Toutes les pertes éventuelles étaient nécessairement pour compte de la ville d'Anvers, la Société obtenait la moitié des bénéfices pour prêter de l'argent à intérêt.

L'honorable M. Frère m'a dit que je ne défendais pas les intérêts de la ville d'Anvers, en disant qu'il était trop tard pour elle de reprendre le contrat Strousberg. Messieurs, je me suis expliqué antérieurement à cet égard. Si j'ai dit qu'il était trop tard, c'était parce que le docteur Strousberg étant engagé vis-à-vis de la Société Immobilière, il résulterait nécessairement du rejet de la convention un procès entre le docteur Strousberg et le gouvernement, procès qui pourrait durer des années et compromettre les intérêts de la ville d'Anvers beaucoup plus que ne le fait la convention du 10 Janvier.

Mais si, comme l'a dit mon honorable ami M. Jacobs, le docteur Strousberg parvient à résilier ses engagements avec la Société Immobilière et si la substitution de la ville d'Anvers à cette Société peut se faire sans retard, sans qu'un procès s'engage entre lui et le gouvernement, je suis d'accord avec mon honorable collègue, M. Jacobs, pour déclarer que je voterai ou cette substitution ou l'adjudication publique.

M. ORTS. — J'ai posé une question très nette et j'ai obtenu deux réponses : l'une est très nette, l'autre l'est moins.

Je ne veux plus poser de question, parce que j'ai trop peur des rappels au réglement de l'honorable M. Du Mortier. Je n'interroge plus personne; mais l'honorable M. Du Mortier n'a certainement pas la prétention de m'empêcher de répondre spontanément à ce qui a été dit.

J'ai demandé si, au milieu du débat, avant la clôture de la discussion, arrivait une déclaration du docteur Strousberg qu'il accepte parfaitement la substitution, dans le contrat, de la ville d'Anvers à la Société immobilière — c'est un nom à mettre à la place d'un autre nom, rien de plus, rien de moins — si la députation d'Anvers alors repousserait la convention dont l'adoption nous est demandée par le gouvernement.

L'honorable M. Meeus a répondu le second a ma question et il a répondu d'une manière beaucoup plus nette que son collègue qui l'avait précédé.

Il a dit : Oui; si le Dr Strousberg déclare qu'il lui est indifférent de lire dans son contrat : « Ville d'Anvers » au lieu de : « Société immobilière », je suis d'accord avec vous et je ne donnerai pas mon vote à la convention actuelle.

L'honorable M. Jacobs n'avait pas été aussi clair; il a mis à sa déclaration une petite réserve, qui me paraît dangereuse et ne me contente pas le moins du monde. Il a dit : Si le Dr Strousberg répond qu'il accepte la ville d'Anvers au lieu de la Société immobilière, je suis tout disposé, et si le gouvernement consent...

M. DUMORTIER. — Et si la Société immobilière y consent.

M. ORTS. — Ceci est meilleur encore; voilà une troisième réponse. (*Interruption.*) L'honorable M. Jacobs n'avait pas été aussi loin que M. Du Mortier, il s'était borné à répondre : Si le gouvernement trouve bon d'accepter ce que le docteur Strousberg accepte, alors je serai disposé à voter la convention avec le changement : ville d'Anvers où il est écrit : Société immobilière. Cette réserve dans la réponse de M. Jacobs ne me satisfait pas, je le répète, car elle remet tout en question.

Du moment que nous n'avons plus que le gouvernement devant nous, du moment que la véritable partie contractante, Strousberg, donne son consentement à la substitution, si, après cela, le gouvernement dit non, il me semble que la Chambre des représentants doit savoir ce qui lui reste à faire et qu'elle a toute liberté d'agir.

N'ayant plus que l'Etat devant nous, nous n'aurions plus à compter avec les intérêts privés et les droits acquis.

L'honorable M. Du Mortier vient à l'instant de jeter une troisième condition dans le débat; il ne se contente plus, lui, de l'acceptation de la ville, du gouvernement et du docteur Strousberg, il veut encore le consentement de la Société immobilière. Ceci devient naïf.

La Société immobilière a fait une bonne affaire, sinon elle ne l'eût pas faite. Nous trouvons que l'affaire

est trop bonne et qu'il vaut mieux la laisser faire par la ville d'Anvers que par la Société immobilière. M. le docteur Strousberg y consent : la Société immobilière certes ne consentira pas. Il restera l'Etat devant nous avec la Société immobilière réclamant une faveur de la législature. Elle plàidera ou ses avocats, si elle en a dans cette enceinte, plaideront sa cause Nous jugerons ensuite dans la plénitude de nos droits et sans craindre de léser les intérêts de personne.

M. MALOU, ministre des finances. — Messieurs, je suis aux ordres de la Chambre.

Des voix : A mardi!

M. MALOU, ministre des finances. — Mais je dois prévenir la Chambre qu'il me serait impossible de terminer d'ici à trois quarts d'heure.

Des voix : A mardi!

M. DU MORTIER. — Messieurs, je demande à dire quelques mots à l'incident qui vient d'être soulevé et sur lequel M. Orts vient de parler.

Il y a ici deux systèmes diamétralement opposés : l'un veut la loi tout entière, l'autre veut l'écarter par tous les moyens possibles.

On vous demande simplement d'apporter une modification telle, que la loi finirait par être rejetée et que rien ne serait fait pour Anvers.

C'est pourquoi je déclare que je veux la loi telle qu'elle a été présentée et dans l'intérêt du gouvernement et dans l'intérêt de la ville d'Anvers.

— La séance est levée à 4 heures et demie.

Séance du 10 Mars 1874.

Présidence de Mr. TACK 1er vice président.

M. MALOU, ministre des finances. — Messieurs, aujourd'hui plus que jamais, je sens que le métier de ministre des finances est dénué de toute espèce de charme. J'ai essayé de réaliser dans un intérêt spécialement anversois, et en même temps et surtout au point de vue de l'intérêt national, des améliorations grandes et durables des installations maritimes de notre principal port de commerce.

Je n'ai pas besoin de rappeler les difficultés qui s'accumulent autour de ce projet, parce que j'espère, avec le concours des Chambres, en triompher dans l'intérêt du pays.

Qu'il me soit permis cependant d'expliquer à la Chambre et au pays les motifs de la conduite du Gouvernement et de soumettre cette conduite à leur jugement impartial et éclairé.

Deux conventions ont été conclues : l'une était soumise à la ratification du conseil communal d'Anvers, parce qu'elle était faite avec la ville d'Anvers, et l'autre est soumise à la seule ratification des Chambres.

La première a été adoptée par le conseil communal par 28 voix contre 2; la seconde a été discutée sans qu'il pût y avoir de vote d'approbation ou de rejet; une forte majorité repoussa la motion de rejet. Plus tard, la Chambre fut saisie d'une pétition par laquelle le conseil communal d'Anvers demandait que la ville fût substituée à la compagnie qui avait traité pour le terrain et pour les établissements maritimes de la citadelle du Sud.

Cette dernière convention n'est point critiquée quant au plan ; elle est attaquée parce que ce n'est pas avec la ville d'Anvers qu'elle a été faite. Détestable si la compagnie doit l'exécuter, elle devient excellente si c'est la ville.

Depuis les premiers mois de mon entrée au ministère, je me suis occupé de cette question d'Anvers. Je suis convaincu qu'il est de l'intérêt du pays de la résoudre le plus tôt possible, et dans des vues larges d'avenir de manière à sauvegarder tous les intérêts engagés.

Je rappellerai à la Chambre que, dès les premiers mois de 1872, un projet fut présenté d'après lequel on eût crée sur la rive gauche, en face d'Anvers, une ville commerciale nouvelle rattachée à l'ancienne par la construction d'un pont pour le chemin de fer et la circulation générale, et probablement, en un point plus central, par l'établissement d'un tunnel sous l'Escaut pour les voitures et piétons.

Ce projet a une mauvaise chance; il est né à l'une des époques le plus électorales qui se soient produites dans nos annales, en 1872, lorsqu'il y avait successivement trois sortes d'élections à bref délai, pour la commune, pour la province et ponr la Chambre. Il a beaucoup souffert de cette coïncidence; il a éveillé des susceptibilités, des craintes ; les partis s'en sont emparés et à raison des passions surexcitées s'est élevé une sorte de concert unanime, pour déclarer que l'exécution de ce projet serait la ruine d'Anvers.

J'y ai renoncé, sincèrent renoncé; je ne veux pas ruiner Anvers; je voudrais, au contraire, assurer et développer sa prospérité.

Il importe néanmoins d'indiquer quel était le système et quel était le concours demandé à l'Etat.

Il s'agissait alors de dépenser immédiatement 125 millions, pour créer des établissements maritimes magnifiques et susceptibles de se développer encore à l'avenir, et le concours que l'on demandait à l'État était uniquement une prise d'actions de 15 millions, lesquelles, d'après des prévisions bien établies, donneraient leur intérêt à partir de la cinquième ou de la sixième année. On demandait donc à l'État de faire un placement de 15 millions pour une pareille entreprise en abandonnant simplement l'intérêt de quatre ou cinq années.

Quoi qu'il en soit, j'ai fait mon deuil de ce projet, mais il doit m'être permis de jeter une fleur sur sa tombe et d'exprimer un regret.

De ce que j'ai fait cette déclaration, on tire des conséquences exagérées et qu'il m'est impossible d'admettre; ainsi, dans un rapport fait au conseil communal, on va jusqu'à dire que l'Etat s'est interdit à perpétuité d'accorder aucune prise d'eau de manière à permettre la création d'établissements industriels ou commerciaux, par des particuliers, sur la rive gauche.

Je dis bien sincèrement à la Chambre que telle n'a jamais été ma pensée, que cela est radicalement impossible, qu'on ne peut ainsi mettre en interdit toute une partie du pays, que si des concessions de prises d'eau sont nécessaires, si la création d'autres établissements industriels ou commerciaux sur la rive gauche est proposée, le gouvernement doit à tous les intérêts une égale sollicitude, et qu'il devra accorder, sur la rive gauche, les concessions qui seront demandées.

J'ai déclaré et je maintiens que le gouvernement, a renoncé à proposer à la Chambre d'intervenir lui-même pour créer, sur la rive gauche, une ville maritime. Et cette renonciation résulte des faits mêmes, puisque

ce n'est pas le lendemain du jour où l'on s'engage dans de grandes dépenses sur la rive droite, que l'on peut aller se faire concurrence à soi-même et s'engager dans d'autres dépenses dont l'utilité ne serait pas immédiate, par une intervention dans le développement commercial de la rive gauche.

M. VAN OVERLOOP. — C'est bien ainsi que les représentants de la rive gauche l'ont entendu. Cette rive a aussi ses droits et nous espérons bien qu'ils seront respectés.

M. MALOU, ministre des finances. — Ceci répond en même temps à des objections qui, dans une séance précédente, ont été faites par un honorable député d'Anvers, par l'honorable M. Meeus.

La première convention faite entre l'Etat et la ville d'Anvers pour la création de nouveaux quais spacieux et bien outillés, a été peu attaquée jusqu'à présent.

On y trouve quelques défauts, et cela m'étonne médiocrement. Il n'est jamais donné de faire une œuvre parfaite, ou du moins une œuvre qui ne puisse être critiquée sous aucun rapport. Cependant, je maintiens, d'après les explications que j'ai déjà eu l'honneur de donner à la Chambre, que le résultat à acquérir ainsi est très considérable, et dans la suite des observations que j'aurai à présenter, j'espère en faire ressortir mieux encore les avantages.

Il s'agit, en effet, de substituer aux quais actuels, qui n'offrent aucune installation, qui n'ont qu'une largeur tout à fait insuffisante, des quais nouveaux établis à grande profondeur, où les navires puissent facilement accoster, et de conquérir sur l'Escaut, pour les établissements maritimes, au delà de huit hectares de terrains, sans compter ni ce qui sera empris sur les canaux à supprimer, ni l'emprise de dix hectares à faire par la compagnie du Sud.

La dépense, sans nul doute, est considérable. On peut l'évaluer, ainsi qu'il est dit dans l'Exposé des motifs, à 15 ou 18 millions pour la part de l'Etat et, d'après la combinaison adoptée, la ville, chargée de l'outillage de ces nouveaux quais, aurait à faire de son côté une dépense que j'estime au maximum à 4 millions.

Etant données ces deux proportions, il y a, à la charge de l'Etat 81.81 centièmes, à la charge de la ville 18 centièmes et une petite fraction. Je comprends dans ces prévisions la dépense assez considérable des remblais entre les murs des quais. En d'autres termes, l'Etat, dans ma conviction, d'après les études faites sur les avant-projets de construction, peut réaliser ces améliorations en y consacrant une somme de 18 millions.

M. DEMEUR. — Le pont y est-il compris?

M. MALOU, ministre des finances. — Je parle en ce moment des quais, nous arriverons au pont tout à l'heure.

Cette dépense considérable est-elle nécessaire, justifiée, est-elle du moins utile?

Chacun de vous sait combien le mouvement général de notre commerce s'est développé; chacun sait aussi quel a été l'accroissement, malgré les défectuosités de l'outillage actuel, du mouvement du port d'Anvers; il n'y a pas d'exagération à dire que si ce port était outillé comme il doit l'être, comme il le sera si le projet actuel est adopté, les affaires commerciales du port d'Anvers se doubleront en peu d'années.

Le commerce n'est pas seul intéressé dans cette œuvre: notre industrie a pris aussi un magnifique développement et, en définitive, c'est pour elle un intérêt de premier ordre d'avoir des frets abondants et à bon marché, et des relations avec l'étranger parfaitement faciles et économiques.

Le mouvement du port d'Anvers, entrées et sorties, est de plus de 3,600,000 tonnes comme chargement réel, et de plus de 2 1/2 millions comme tonnage utile. Il serait facile d'atteindre en quelques années des chiffres doubles de ceux-ci.

Nous avons en vue de corriger encore une autre infirmité de notre système commercial : c'est le manque d'installations permettant des chargements et déchargements rapides et économiques.

Ainsi, un homme très capable, qui avait étudié et vu de près ce qui se passe aujourd'hui à Anvers, me disait un jour, lorsque je l'interrogeais sur ce point, qu'il estimait au moins à trois francs, en moyenne, la surtaxe que l'on paye inutilement, onéreusement, sur chaque tonne de marchandises qu'on expédie ou qu'on reçoit, à cause des manipulations superflues auxquelles on est obligé d'avoir recours, faute de moyens perfectionnés permettant d'en faire l'économie. Si cette perte, qu'il estimait au bas mot à trois francs par tonne, était supprimée, il y aurait pour l'industrie et pour le commerce une économie annuelle de 7 à 8 millions, d'après le mouvement actuel.

C'est assez, je pense, pour démontrer à la Chambre l'importance des intérêts engagés dans cette question. Qu'il me soit permis d'ajouter un mot; cette question n'a pas et ne peut pas avoir le moindre caractère politique; nous devons l'examiner et la résoudre comme une question d'intérêt national, en dehors de toute autre préoccupation; c'est ainsi que je l'ai étudiée et que je la défends, et c'est dans ce sens, je l'espère, qu'elle recevra de la Chambre une solution patriotique.

Cette dépense utile, nécessaire même, imposée par la force des circonstances, sera-t-elle perdue, ou faite à fonds perdus?

Evidemment, s'il ne s'agissait que d'un produit indirect, la démonstration serait déjà faite; je n'aurais pas besoin d'y insister. Mais, messieurs, la combinaison qui vous est soumise aura pour résultat d'assurer au trésor public, à l'Etat, non-seulement des produits indirects, mais une rémunération directe et, je l'espère, elle sera prochainement complète.

Ainsi, en donnant au commerce le moyen de réaliser cette économie, n'est-il pas juste qu'on prélève au moins une dîme sur le produit qu'elle donnera? Cette dîme-là, ce ne sera pas un retour à l'ancien régime, ni au moyen âge; ce sera un incontestable progrès et elle sera parfaitement justifiée.

Tout en procurant au commerce de grandes facilités, de grandes économies, on peut aisément, d'après les évaluations qui ont été faites par les hommes compétents et qui n'ont pas été contredites, estimer à un million de recette le produit des quais à reconstruire. D'après les bases, d'après les dispositions de la convention, il est facile de voir qu'indépendamment de

l'utilité générale et des bénéfices indirects, l'Etat peut espérer d'avoir, au bout de quelques années du moins, l'intérêt complet des fonds qu'il consacrera à cette entreprise.

En dehors de cette enceinte, on a fait à ce projet un reproche qui m'étonne. Il n'y a pas de plan, dit-on : il y a un plan en principe comme je viens de le définir tout à l'heure ; mais l'application de ce plan doit être le résultat de l'enquête publique qui est dès à présent ouverte.

C'est avec une grande hésitation qu'on doit se décider à faire des travaux maritimes nouveaux dans un fleuve comme l'Escaut. Il y a là des causes naturelles qui agissent, qui ne sont pas toutes connues et qu'il faut étudier avant d'oser toucher au régime du fleuve, parce que si des fautes étaient commises sous ce rapport, on pourrait compromettre l'avenir du port d'Anvers en créant une perturbation telle, que l'accès dans quelques années ne fût plus possible aux grands navires de mer.

D'autre part, je crois qu'il est toujours bon, avant de prendre une résolution aussi difficile, de consulter tous les intérêts, de faire un appel à toutes les lumières et de ne se décider qu'après avoir entendu tous ceux qui peuvent apporter leur contingent pour que la solution soit réellement utile et complète.

C'est ce qui se fait en ce moment. Il sera démontré peut-être qu'il y a des améliorations à faire au projet qui a été étudié, très sérieusement étudié.

S'il en est ainsi, dans la limite de la loi qui a été proposée, ces améliorations pourront y être introduites.

Je crois, messieurs, quant à la première convention, quant à l'alignement des quais, m'être expliqué d'une manière assez complète. Il me suffit d'avoir tracé à grandes lignes le système du projet et d'en avoir indiqué les résultats.

Je passe maintenant la seconde convention, qui, jusqu'à présent, a fait l'objet des discussions de la Chambre, et qui a soulevé aussi les plus grandes objections de la part de la ville d'Anvers et d'une partie de l'opinion à Anvers,

Avant de l'aborder directement dans ces principes généraux, je discuterai deux points secondaires qui ont été indiqués par l'honorable M. Sainctelette dans une séance précédente.

L'une des questions posées par l'honorable membre est de savoir si le bassin de batelage, étant fait sur les terrains de la citadelle du Sud, serait soumis au régime auquel sont soumis actuellement les canaux, où s'il serait considéré comme un bassin proprement dit.

C'est bien là, je pense, la question.

J'ai répondu que, pour moi, le doute n'existait pas. J'ai cependant voulu constater que la partie avec laquelle j'avais traité partageait, sous ce rapport, mon opinion, et j'ai eu l'honneur de communiquer, dès samedi à l'honorable M. Sainctelette, une lettre qui forme, en quelque sorte, contrat et interprétation; il en résulte clairement que, dans cette hypothèse, le bassin de batelage sera soumis, quant aux péages, au même régime que les canaux actuels.

Sous ce rapport donc, je puis donner satisfaction pleine et entière à l'honorable M. Sainctelette.

L'autre point indiqué par l'honorable député de Mons concerne le régime des taxes.

Il m'a demendé si la ville aurait le droit de percevoir des taxes, indépendamment de celles que la compagnie percevrait.

Non, messieurs, la ville n'a pas et ne doit pas avoir le droit de percevoir des taxes du chef de bassins ou de quais qu'elles ne construit pas.

Nous avons eu à cet égard une correspondance avec l'administration communale d'Anvers. J'avais appris que la ville interprétait un arrêté de 1863 qui approuve le règlement relatif à la perception des taxes, en ce sens qu'elle avait le droit de les percevoir sur toute l'étendue de son territoire ouest; elle avait fait payer la taxe de navigation à des bateaux qui accostaient aux berges de l'Escaut sur des terrains déjà vendus au docteur Strousberg et sur des terrains appartenant encore au domaine, mais devant être remis ultérieurement au docteur Strousberg.

Dans l'Exposé des motifs j'ai indiqué sommairement pourquoi je m'opposais à cette prétention, et j'ai dit qu'il n'était pas nécessaire de proposer une disposition législative nouvelle, parce que l'arrêté de 1863 étant révocable, le gouvernement n'avait qu'à le révoquer et à définir à nouveau les droits comme ils doivent l'être.

Je ne veux pas prolonger inutilement le débat en lisant la correspondance échangée sur ce point, mais je la ferai imprimer comme annexe à mon discours [1] et je

---

(1) *A Messieurs les bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers.*

Bruxelles, le 24 novembre 1871.

Messieurs,

Il résulte des renseignements qui m'ont été fournis que des bateliers auxquels j'avais permis de décharger le chargement de leurs navires le long des terrains de la citadelle du Sud que j'ai acquise de l'Etat, ont été soumis à taxe indiquée à l'article 6 du réglement du 22 juin 1861 pour les droits de navigation à percevoir par la ville d'Anvers.

Si les taxes ainsi perçues sont le résultat soit d'une fausse interprétation, soit d'un excès de zèle d'un de vos employés, je vous prie de vouloir bien me le faire savoir et de donner des ordres pour que de pareils faits ne se renouvellent plus.

Si, au contraire, ces taxes ont été perçues par votre ordre, je vous prie de vouloir m'indiquer sur quelle base ce droit de perception vous semble fondé.

Je vous prie aussi, messieurs, de vouloir bien me dire si dans l'esprit de votre administration, il entre l'intention de porcevoir les droits de navigation prévus au réglement précité, sur les navires qui accosteront le mur du quai que je me propose de construire à l'Escaut et sur ceux qui entreroni dans les bassins que je dois créer.

Dans l'attente de l'honneur de vous lire, je vous prie, messieurs, d'agréer, etc.

P. p° le doctour Strousberg.
H.-G. Hautermann.

—

ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANVERS.

—

1er *bureau*, n° 2377.

—

COMPTABILITÉ.

—

DROITS DE NAVIGATION.

—

ANVERS, le 29 Novembre 1873.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins à M. le docteur Strousberg, 144, *rue des Palais, Bruxelles.*

MONSIEUR,

Nous avons l'honneur de vous informer que les droits de navigation auxquels vous faites allusion dans votre lettre du 24 de ce mois ont été perçus en vertu du règlement communal que vous citez et qui a reçu l'approbation royale le 21 Juillet 1863.

me bornerai à lire une lettre assez courte que j'ai adressée, le 2 décembre dernier, à l'administration communale d'Anvers :

« Le fondé de pouvoirs de M. le docteur Strousberg m'a communiqué la lettre par laquelle vous élevez la prétention de percevoir le droit de navigation, non-seulement sur le quai, mais aussi sur les bassins qu'il construirait.

» Il est de la dernière évidence que le droit concédé à la ville par l'arrêté de 1863, à titre provisoire et sauf révision, s'applique exclusivement aux bassins dont la propriété a été cédée à la ville en 1815 et aux quais dont l'administration lui a été remise en 1819 et que l'Etat peut reprendre, si bon lui semble.

» L'article 6 du contrat approuvé par la loi du 1 janvier 1870 condamne, d'ailleurs, en termes formels la prétention élevée à l'égard des berges du fleuve le long des des terrains domaniaux remis ou à remettre à M. le docteur Strousberg.

Ce même règlement est applicable, d'après nous, à tous les quais et bassins établis ou à établir sur le territoire de notre ville.

Agréez, etc.

Par ordonnance :

Le Secrétaire, J. De Craen. *Le Bourgmestre*, Léopold De Wael.

—

ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANVERS.

Anvers, le 5 Décembre 1873.

—

Le Collége des Bourgmestre et Échevins à M. le Ministre des Finances, à Bruxelles.

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 2 de ce mois, 2e div., n° 91, 1er bureau, vous basant sur des considérations dont il nous est impossible de reconnaître le fondement, vous contestez les droits de la ville à la perception, le long des terrains concédés à M. le docteur Strousberg, des droits de navigation octroyés par le règlement de 1863.

Nous comprenons, M. le Ministre, cette contestation de votre part, dans l'intérêt de l'État, mais vous voudrez bien nous permettre de défendre, dans une cause aussi majeure, les intérêts de la ville.

Nous croyons cependant, M. le Ministre, que cette question est soulevée intempestivement et que nous n'avons de part et d'autre aucun intérêt à la faire décider dès maintenant en justice.

Elle pourra, pensons-nous, être résolue à l'amiable en même temps que celles actuellement en négociations concernant le futur partage des droits de port.

Veuillez agréer, etc.

Par ordonnance : *Le Collége des Bourgmestre et Échevins*,

Le Secrétaire, J. De Craen. Léopold De Wael.

—

A MM. les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

Bruxelles, le 11 Décembre 1873.

Messieurs,

Si je m'abstiens pour le moment de proposer à Sa Majesté de retirer l'arrêté du 21 Juillet 1863, ce n'est pas, je vous prie d'en être convaincus, que j'admette les prétentions étranges élevées dans votre lettre du 29 Novembre (comptabilité, 1er bureau, n° 2377) à M. le docteur Strousberg, prétentions maintenues encore, en partie du moins, dans la lettre que vous m'avez adressée le 5 Décembre courant.

Mais, dans les circonstances présentes, je ne vois pas d'inconvénient à différer quelque peu les mesures que le gouvernement prendra pour conserver intacts les droits de l'État.

Je n'ai cessé du reste de vous faire remarquer dans nos récentes conférences que cette question est absolument indépendante de celles qui font l'objet de nos pourparlers.

Agréez, Messieurs, etc. *Le Ministre des Finances*, J. Malou.

« J'attendrai de votre part une prompte réponse.

» Les moyens ne me manquent pas pour faire respecter les droits de l'État, et mon devoir est de les maintenir; les négociations engagées entre nous, et dont je désire comme j'espère la bonne issue, n'en souffriront pas. »

Malgré tout ce que j'ai pu dire et écrire, vous pouvez voir dans le rapport fait au conseil communal, au nom des commissions réunies, que la ville maintient encore cette prétention; elle soutient que l'État concédant à d'autres qu'elle le droit de construire des quais et d'établir des bassins, il lui appartiendrait cependant de percevoir des droits au delà de ceux dont la perception est accordée au concessionnaire de ces travaux d'utilité publique.

Et l'on ajoute qu'on est disposé à s'entendre à l'amiable pour régler la perception de ces droits.

Je dois dire à la Chambre que je n'ai nullement l'intention d'engager cette négociation-là; je maintiendrai que la ville a le droit de percevoir la taxe sur les quais et les bassins qui lui ont été cédés ou ou remis, mais que, quand la loi concède à d'autres certaines parties des rives de l Escaut, il appartient à l'Etat de ne concéder qu'à ceux qui font les travaux le droit d'y percevoir des taxes; et au besoin, si cette prétention était maintenue, je n'hésiterais pas à proposer à Sa Majesté de révoquer l'arrêté de 1863 et de définir de la manière qui est la seule légale et équitable quels sont les droits respectifs de l'Etat et de la ville.

Ces deux points préliminaires expliqués, j'arrive directement à la question qui concerne les terrains de la citadelle du Sud. Le gouvernement s'était décidé plusieurs années avant 1870 à aliéner les terrains de la citadelle du Sud pour en affecter le produit au complément des défenses d'Anvers.

Ainsi, dès 1868, l'honorable M. Frère-Orban avait fait connaître à la Chambre ses intentions à ce sujet. Il avait même donné — si j'ai bon souvenir — une évaluation approximative de la valeur de ces biens, et indiqué l'affectation qui serait faite des fonds à provenir de cette aliénation. C'est seulement en octobre 1869 qu'une convention a été faite; cette convention a été ratifiée par la loi et elle n'a pu jusqu'à présent recevoir son exécution. Les circonstances sont venues entraver cette exécution. Ainsi, la convention approuvée au mois de Janvier par la loi a été suivie du dépôt d'un plan qui a été approuvé au mois de Mai.

La guerre est survenue au mois de Juillet. Depuis lors, des revers de fortune, des difficultés de toute nature ont empêché l'entrepreneur de donner suite à ce contrat qu'il avait accepté. Je n'entre pas dans le détail de tout ce qui s'est passé pour arriver à l'exécution de la convention: mais je tiens à dire à la Chambre que des deux systèmes qu'on pouvait suivre pour arriver à l'exécution de la convention de 1870, le meilleur, à mon sens, était d'essayer d'amener à une exécution partielle et successive, d'engager l'acquéreur plus qu'il ne l'était par le premier versement, qui avait été fait, et que si, dès le principe, lorsqu'il y avait un retard de quelques jours ou des difficultés, on avait voulu procéder par les moyens de rigueur, on aurait perdu toute chance d'aboutir, alors que ces chances étaient encore très réelles.

Il existait une deuxième raison pour procéder comme je l'ai fait : l'État avait pris l'engagement de livrer succes-

sivement les terrains; une partie de 22 hectares avait été livrée comptant, et le trésor avait reçu un payement de 3,150,000 francs environ; une deuxième partie, de 18 hectares, devait être livrée un an plus tard et tout le solde trois ans et demi après la signature du contrat.

Pourquoi ces délais? Ils étaient motivés, non par l'intérêt du concessionnaire, mais par la force des choses. En effet, l'État ne pouvait livrer et laisser niveler la citadelle avant d'avoir pu faire les installations militaires nouvelles qui devaient la remplacer et notamment avant d'avoir construit la nouvelle enceinte à continuer jusqu'à l'Escaut. Or, il se trouve qu'aujourd'hui encore, la nouvelle enceinte n'est pas complètement achevée; les travaux sont avancés, mais tout n'est pas terminé. Si donc j'avais mis l'acquéreur en demeure de prendre les terrains, et s'il avait répondu immédiatement qu'il les prenait, j'étais dans l'impossibilité de les lui donner.

C'est ainsi que, le moment étant venu de sommer l'acquéreur de prendre possession des terrains de la deuxième livraison, à raison de laquelle il devait payer 2,580,000 francs, j'ai été retardé, parce qu'il y avait encore une occupation partielle que je devais faire cesser avant de pouvoir assigner l'acquéreur en payement des sommes qu'il devait. Et pour obtenir le déguerpissement de ce locataire, qui était là comme la Lice du bon Lafontaine, il m'a fallu faire un procès qui m'a retardé de quelques mois.

J'ai essayé par d'autres moyens d'amener une exécution plus complète de la convention.

L'État avait, de droit, le privilége du vendeur sur tous les terrains, jusqu'à ce que la totalité du prix fut payée.

J'ai essayé de faire, pour que le contrat s'exécutât, du moins en partie, ce que vous avez voté l'autre jour en adoptant la convention relative aux terrains d'Ostende, c'est-à-dire, d'établir une proportion entre la valeur relative de chaque partie et le prix total; de telle manière qu'en levant partiellement le privilége du vendeur sur les terrains que l'acquéreur voudrait revendre, l'État conservât toujours une garantie suffisante du payement total du prix.

J'ai encore échoué dans cette voie-là.

Je signale une troisième cause de retard. Le plan qui avait été approuvé au mois de mai 1870, sous l'administration de l'honorable M. Jamar, admettait que le docteur...

M. JACOBS. — 1871.

M. MALOU, ministre des finances. — Non, pardon, il y a eu deux approbations; je parle de la première.

M. JACOBS. — C'est moi qui l'ai donnée.

M. MALOU, ministre des finances. —Je parle de l'approbation du 6 mai 1870.

M. JACOBS. — Non, 1871.

M. MALOU, ministre des finances. — Le plan devait être présenté dans les six mois, et il a été présenté. Il y a eu, si je ne me trompe, une approbation provisoire, puis des changements, puis une approbation définitive.

Mais, je vous en prie, laissez-moi les faits. S'il y a une erreur, elle est involontaire et je la reconnaîtrai.

Le plan du docteur Strousberg, de 1870 ou 1871, — je l'admets comme vous le voudrez, je sacrifie la date pour ne conserver que mon argument, — l'autorisait à exproprier toutes les propriétés particulières situées entre les terrains militaires vendus et la nouvelle enceinte, soit à peu près 26 hectares.

Lorsque le docteur Strousberg a voulu exercer ce droit qui lui avait été reconnu, il a rencontré un obstacle légal.

Le premier propriétaire qu'il a voulu exproprier a soutenu que l'arrêté royal pris pour l'exécution de la loi de 1870 était illégal.

Ce procès vient d'être terminé par un arrêt du 16 février dernier, il y a moins d'un mois.

Le tribunal d'Anvers avait déclaré, en effet, que les prétentions de l'opposant étaient fondées et que le docteur Strousberg n'avait pas le droit d'exproprier des terrains particuliers, à moins qu'il ne consacrât aux établissements maritimes 49 des 98 hectares qui lui avaient été vendus.

La cour d'appel de Bruxelles, sauf recours en cassation, s'il y a lieu, je l'ignore, je n'ai pas encore pu me procurer le texte de l'arrêt, la cour d'appel de Bruxelles a décidé au contraire que l'arrêté qui avait autorisé l'expropriation était légal.

J'ai découvert, il y a deux jours, une lettre qui aurait pu servir au docteur Strousberg, et qui caractérise parfaitement quels étaient ses droits et ceux de l'État.

Le jour même de la signature du contrat, le 12 février 1870, le ministre des finances a remis au docteur Strousberg la lettre que voici :

« Monsieur, le gouvernement a admis par la convention que, pour assurer l'exécution des travaux mentionnés dans celle-ci, des propiétés particulières pourront être acquises pour cause d'utilité publique; il en résulte, par voie de conséquence nécessaire, que, le cas échéant, les terrains expropriés ou acquis à main ferme pourront faire partie des 49 hectares qui doivent recevoir une destination commerciale; mais ce n'est qu'après avoir examiné votre projet et l'avoir soumis à l'enquête prescrite par la convention, qu'il lui sera possible de se prononcer sur l'étendue même des expropriations.

« Agréez, etc.

FRERE-ORBAN.

Vous le voyez, messieurs, c'est clair; cette lettre, écrite au moment de la signature du contrat et remise à l'entrepreneur, en est positivement le complément et contient l'interprétation réelle de la volonté des parties.

Cette situation donnée, j'éprouvais une difficulté très grande à provoquer l'exécution immédiate du plan.

Et en effet, messieurs, le plan même, tel qu'il avait été approuvé, était remis en question; il devenait inexécutable si en dernier ressort la justice déclarait ne pas reconnaître le droit d'exproprier tous les terrains particuliers nécessaires pour l'exécution de ce plan.

Depuis que le procès était engagé, j'ai fait, j'ai renouvelé avec persistance toutes les propositions pour arriver à assurer l'exécution au moins partielle du contrat. Nous avions reçu 3,150,000 francs à valoir en compte. J'aurais cru faire chose utile aux intérêts de l'État si j'avais pu obtenir que cette somme fût augmentée par la reprise, même partielle, des terrains de la seconde livraison, ou même une valeur complémentaire, par exemple 1 million et demi ou 1 million, à compte de la somme totale, qui était de 2,580,000 francs.

Pendant que je renouvelais deux ou trois fois la proposition, la demande instante m'a été faite de résilier le contrat et je m'y suis toujours refusé. Tout à l'heure je vous dirai pourquoi.

Le plan fait en exécution de la convention de 1870 avait de grands mérites. Je ne les ai pas méconnus; ils sont indiqués dans l'Exposé des motifs. Ce pouvait être une bonne chose, c'était une bonne chose pour mieux dire en vue des intérêts généraux, de créer au sud d'Anvers un nouveau centre d'activité commerciale. C'est là la pensée essentielle, fondamentale de la convention de 1870.

Réaliser au profit de l'Etat un domaine important, en obtenir le payement pour pouvoir compléter le système défensif d'Anvers, était le but financier. Affecter d'autre part le terrain à une destination utile, était la seconde idée, très juste, très bonne, qui était dans la convention de 1870.

Mais, messieurs, je dois ajouter que la ville d'Anvers que la population d'Anvers n'apprécie pas à sa juste valeur le premier avantage.

Le plan du docteur Strousberg, le plan primitif résultant de la convention de 1870, menaçait la ville d'Anvers d'une concurrence quant aux etablissements maritimes, et vous avez pu voir dans les pièces de la négociation et dans les discussions qui ont eu lieu, combien est grande, et j'ajouterai même combien est légitime à certains égards la préoccupation financière de l'administration communale d'Anvers.

Ainsi les établissements actuels produisent à la ville 400,000 francs quant aux quais et 900,000 quant aux bassins. Il est donc naturel que l'administration communale soit peu désireuse, aussi longtemps que le mouvement commercial ne l'exige pas de voir s'établir cette concurrence au sud; et lorsque des extensions seront devenues nécessaires, il est très naturel aussi que la ville préfère les faire elle-même en aggrandissant ses établissements du nord.

Je dois dire pourtant que le projet de 1870 ou 1871 avait un inconvénient inévitable peut-être; l'exécution de ce plan eût été un obstacle perpétuel et invincible à la jonction des deux rives de l'Escaut au moyen d'un pont et cela est, à certains égards, regrettable.

L'écluse maritime projetée devait être rapprochée de la nouvelle enceinte et cette écluse une fois établie on ne pouvait plus relier les deux rives par un pont parce qu'il faut, pour qu'elle soit accessible, que l'écluse soit établie pour les navires de mer à 800 mètres au moins et pour les navires de l'intérieur à une distance de moitié du pont à construire.

Or, j'espère démontrer à la Chambre que la création d'un pont offrira une grande utilité à plusieurs points de vue.

Quoi qu'il en soit, je répète de nouveau que si je n'ai pas réussi à faire exécuter le projet de 1870, j'ai fait tous mes efforts pour arriver à ce but et l'exécuter au moins partiellement, et en disant qu'il pouvait offrir des inconvénients, je n'en méconnais ni la grandeur ni l'utilité. Au contraire, dans le projet nouveau, j'ai cherché, par d'autres combinaisons, à réaliser la même pensée, c'est-à-dire, le but financier de l'État et l'utilité générale de l'emploi des terrains.

Je n'abandonne donc pas l'idée essentielle du projet de 1870; mais je suis amené par la force des choses, et non pas par ma volonté, à en modifier l'application et à le modifier dans le sens de ce qu'il y a d'essentiel dans l'idée primitive.

Je me trouvais là devant deux des trois termes du problème anversois tel que je l'ai défini dans une précédente séance.

Et, en effet, il y a une connexité matérielle nécessaire, par la force des choses, entre les deux conventions qui vous sont soumises. Il est impossible de faire des quais réguliers, bien outillés, continus, sans supprimer les quatre canaux qui existent et qui sont affectés au batelage; il est impossible, d'autre part, de supprimer ces canaux sans créer ailleurs un établissement pour le batelage, dont vous connaissez tous l'importance; par conséquent, en fait, la disposition, c'est-à-dire, le rejet ou l'ajournement de la convention relative aux terrains du Sud mettrait un obstacle temporaire ou durable à l'exécution de la convention du 16 janvier, faite avec la ville d'Anvers quant à la construction des quais.

Le nouveau plan, je n'en suis pas l'inventeur; je l'ai adopté; l'idée première m'a eté suggérée au mois d'août dernier, lorsque j'avais l'honneur d'accompagner Sa Majesté aux fêtes d'Anvers. M'entretenant des intérêts de la ville d'Anvers, l'un des hommes les plus capables et qui connaît le mieux l'Escaut m'indiqua comme une chose éminemment utile de supprimer les canaux et de transférer vers les terrains du Sud les bassins du batelage et tout le mouvement de la navigation intérieure.

Le plan amélioré avait été communiqué dans ses grandes lignes et sous réserve de toutes les modifications de détail, à l'administration communale d'Anvers, et, comme vous avez pu le voir dans la correspondance, il a été approuvé sous la même réserve.

Et, en effet, je ne le considère pas encore comme définitif dans la forme qu'il a aujourd'hui; la planche lithographiée qui vous a été distribuée est une quatrième ou cinquième variante; peut-être arriverons-nous beaucoup plus loin afin de satisfaire à tous les intérêts et ne sera-ce qu'à la dixième édition que nous en aurons une parfaite.

Mais comme idée générale, comme dispositif, comme principe, il n'a point rencontré d'objection fondamentale, notamment en ce qui concerne le pont.

La situation qui m'était faite à l'égard du système nouveau et de l'exécution de la convention de 1870 me laissait donc une triple option.

Je pouvais résilier la convention de 1870, en faire une nouvelle, je pouvais plaider, je plaidais déjà, pour mieux dire, pour arriver à l'exécution de cette convention; enfin je pouvais chercher, tout en maintenant les droits et en sauvegardant dans la mesure du possible les intérêts existants, à réaliser une combinaison nouvelle qui fût acceptable, qui fût utile et qui demeurât fidèle à la pensée primitive qui avait déterminé la Chambre à adopter la convention de 1869.

Je vous l'ai dit tout à l'heure, j'avais refusé plusieurs fois la résiliation pure et simple, la résiliation même avec

abandon d'une partie des sommes versées, et je crois qu'il serait parfaitement inutile d'insister pour démontrer à la Chambre qu'il n'était pas de l'intérêt du pays et qu'il eût été contraire au devoir du gouvernement d'admettre la résiliation du contrat, même avec l'abandon d'une partie des sommes versées.

Il est évident qu'avant d'arriver au point où nous sommes, beaucoup de tentatives ont été faites, non-seulement en Belgique, mais encore à l'étranger, par l'acquéreur, pour trouver des associés dans les termes de son contrat, afin de parvenir soit par lui-même, par ses propres forces, soit par l'association d'autres forces financières, à l'exécution de ce contrat.

Cela est tellement clair, qu'il est inutile de le démontrer; et d'ailleurs, je puis dire que déjà, avant j'eusse l'honneur de siéger à ce banc, j'avais eu connaissance de ces tentatives qui, à Anvers et ailleurs, ont échoué.

Je pouvais continuer à plaider; combien de temps? J'ai assigné vers la fin de 1872. Il est vrai que d'autres causes que la marche même de la procédure l'ont retardée, mais, cependant, tous ceux d'entre vous qui ont le malheur d'avoir un ou plusieurs procès, et l'on ne peut être ministre des finances sans en avoir beaucoup peuvent se dire qu'il est bien téméraire d'indiquer quelle peut être la durée d'un procès. C'est la chose la plus simple, dira-t-on : on n'a qu'à faire prononcer la déchéance. Mais il y a déjà, dans les pièces que j'ai chez moi, les éléments de ce qu'un avocat pourrait appeler un très beau procès, sans préjudice à l'avenir. Ce procès, je n'en redoutais pas du tout l'issue: j'étais certain qu'il serait en définitive gagné; mais quand ?

Et que pouvait-il en résulter quand je l'aurais gagné? J'aurais d'abord attendu le payement du solde du prix des terrains et, à côté de cela, j'aurais attendu aussi les moyens, déjà consacrés par la loi, de payer le complément des travaux de la défense d'Anvers; ou j'aurais dû en faire l'avance aux frais du trésor. J'aurais gagné, j'aurais eu, comme gain du procès, la déchéance et la confiscation des sommes versées, c'est-à-dire, de 3,150,000 francs.

Eh bien, Messieurs, croyez-vous, en présence des faits qui se sont passés, que, même cette hypothèse, il eût été possible de faire exécuter complétement le projet de 1870 avec le caractère grandiose, immense qu'avait le plan déposé à cette époque?

Pour moi, je ne le pense pas, je ne crois pas que nous eussions pu obtenir ce résultat; je suis convaincu, au contraire, qu'après avoir attendu, ou payé au moyen du trésor les travaux de la défense nationale proclamés nécessaires depuis plusieurs années, nous serions arrivés avant au même résultat où nous arrivons aujourd'hui, c'est-à-dire, à modifier le projet pour le rendre exécutable et satisfaire en même temps à l'idée primitive d'utilité publique et d'intérêt général.

Je n'hésite pas à dire en outre qu'il me répugnait énormément d'arriver à cette extrémité. Il n'est pas désirable au point de vue de l'intervention même des capitaux étrangers dans les grandes entreprises, dans l'industrie, dans le commerce dans les travaux publics en Belgique, il n'est pas désirable que, sans une nécessité absolue, l'État confisque ce qui lui a été payé lorsqu'il y a un autre moyen, lorsqu'il y a une autre issue pour résoudre la difficulté.

C'est mon sentiment ; j'avais une répugnance ; si tout le monde ne la partage pas, du moins on m'excusera.

Il me restait donc un troisième moyen : chercher une combinaison nouvelle sans m'éloigner de l'idée primitive.

Il y avait ici à sauvegarder à la fois les intérêts de l'État, de la ville et de l'acquéreur.

Quant à l'État, l'intérêt financier était assurément le premier. Il ne fallait pas admettre une combinaison, quelle qu'elle fût, à moins d'être certain qu'il obtiendrait le payement des onze millions. Le second intérêt était l'utilité.

Eh bien, Messieurs, sous ce rapport, je demande à la Chambre de vouloir bien apprécier le système de la convention du mois de janvier dans son ensemble. L'utilité publique était réalisée par la création d'établissements maritimes, dans le plan de 1870.

Dans les plans nouveaux, l'utilité publique est réalisée par la création du pont et par la création du bassin de batelage. Je ne parle pas de la gare, parce que la gare est commune aux deux projets; seulement le dispositif est différent; la gare est autrement placée, mais elle a le même caractère, elle a la même destination, et comme elle est placée, elle peut, en outre, avoir une très grande utilité, en ce que le raccordement des quais nouveaux qu'il s'agit de construire et le bassin de batelage est plus facile qu'il ne l'eût dans le système primitif.

Je n'ai pas la prétention de soutenir que le plan de 1873 soit meilleur que celui de 1870. Mais je dis que, dans la situation donnée, pour tirer de ces terrains le parti le plus utile possible, tout en sauvegardant l'intérêt financier, le plan est acceptable; il est bon et d'ailleurs, si l'on en présente un meilleur, nous pourrons encore le réaliser; ou plutôt, si l'on améliorait celui-ci, la ville et la compagnie elle-même ont toujours déclaré qu'elles admettraient bien volontiers ces améliorations.

Quant à l'intérêt de la ville d'Anvers, je n'ai pas besoin d'y insister beaucoup, et je m'en réfère à la lettre du 15 décembre, publiée parmi les documents qui vous ont été distribués. La ville a un intérêt financier, et à d'autres points de vue elle a également des intérêts à ce que le développement des établissements de la grande navigation se fasse par l'accroissement, par l'agrandissement et par l'amélioration des bassins qui sont au nord et à ce qu'on ne lui crée pas un quartier maritime dans les terrains de la citadelle du Sud. Quant à l'intérêt de l'acquéreur, je viens d'en dire deux mots et je pense qu'ils suffisent.

J'arrive maintenant au côté matériel, à ce que j'appellerai le marché de l'affaire.

Dans les premiers jours du mois de décembre, l'acquéreur des terrains de la citadelle du Sud vint me renouveler sa demande de résiliation du contrat, avec offre de l'abandon partiel de la somme versée. Il m'exposait que c'était pour lui une nécessité de circonstance.

Je vous demande pardon, lorsqu'il s'agit d'intérêts privés, d'une situation privée, accidentelle, imprévue, de ne pas être plus précis. Je pense que la Chambre me comprendra.

Je répondis qu'il m'était absolument impossible, comme ministre des finances, d'accueillir cette proposition, que j'étais lié par la loi et par le contrat, que mon devoir était de le faire exécuter rigoureusement, et de continuer les poursuites pour en obtenir l'exécution. Mais en même temps, j'ajoutai que, s'il me présentait une combinaison qui pût assurer les intérêts engagés dans la question, je m'y prêterais, même au besoin par des modifications au plan primitif.

C'était là tout ce que j'avais à faire, tout ce qu'il m'était possible et permis de faire.

D'après le contrat de 1870, le docteur Strousberg, acquéreur, pouvait céder ses droits.

En effet, c'est de principe général, et il faut que l'incessibilité soit stipulée contractuellement ou légalement établie, pour qu'elle n'existe pas. L'Etat, dans le cas ou le docteur Strousberg aurait voulu user de son droit de cession, pouvait très-bien, lorsqu'il s'agissait, non de l'exécution du contrat, mais de modifications à y apporter, refuser d'admettre le cessionnaire qu'il présentait.

M. FRERE-ORBAN. — Il restait obligé vis-à-vis de l'Etat.

M. MALOU, ministre des finances. — J'allais l'ajouter, et je le ferai encore, si vous voulez bien me le permettre.

L'Etat pouvait, comme on le fait judicieusement observer derrière moi, ne pas dégager l'acquéreur, ne pas admettre de novation à son égard. C'est là l'observation que fait avec beaucoup de raison l'honorable M. Frère et que je me proposais de faire.

Mais qu'en résultait-il dans la situation que je viens de vous dépeindre? Je vous avoue qu'à mes yeux, cet avantage n'était pas bien saillant au point de vue des intérêts généraux. Je le tenais, je pouvais le tenir. Mais je tenais plus que cela : et je dois répéter aussi, comme je l'ai déjà indiqué tout à l'heure, que la convention ne stipulant rien quant au privilége du vendeur, il était de droit que ce privilége existât sur la totalité, aussi longtemps que le prix ne serait pas entièrement payé.

Telle était la garantie réelle, pour l'Etat, de l'exécution des obligations.

J'ajoute encore qu'après le contrat de 1870, inscription d'office avait été prise pour le payement du prix principal, mais lorsque j'ai vu surgir les faits que je vous ai retracés tout à l'heure, j'ai voulu m'assurer si l'on avait également pris inscription pour les charges dérivant du contrat.

En effet, messieurs, il y a eu dans le contrat de 1870, non seulement l'obligation de payer 14 millions, mais encore l'obligation d'exécuter des travaux, et l'une était liée à l'autre pour former un tout indivisible. J'ai donc fait prendre, en temps utile, une inscription nouvelle pour la garantie de l'Etat quant à l'exécution des charges autres que le payement du prix stipulé au contrat de 1870.

Quelques jours après cette entrevue, le directeur de la compagnie immobilière vint me demander si, en effet, j'étais disposé à admettre des modifications au contrat de 1870, dans le cas où un cessionnaire solvable se présenterait pour reprendre les obligations du docteur Strousberg quant au payement des sommes dues à l'Etat. Je répondis affirmativement, et je crois qu'à ma place tout le monde eût fait de même. En tout cas si je me suis trompé, la Chambre le dira.

La négociation a eu lieu entre le docteur Strousberg et la Compagnie immobilière; elle a abouti au contrat qui vous a été distribué hier au soir, et au projet de statuts qui se trouve imprimé aux annexes du projet de loi.

Ce contrat contient la cession, la promesse de vendre ou d'apporter en société les droits appartenant au docteur Strousberg.

Il contient la révocation des procurations données antérieurement; procuration irrévocable pour un terme de deux ans en faveur de la Compagnie immobilière: ouverture de crédit ou promesse d'avances de 1,500,000 francs pour l'acquéreur des terrains de la citadelle du Sud, dommages-intérêts, etc., en un mot toutes les garanties que la Compagnie immobilière a cru devoir stipuler pour que le lendemain du jour où elle aurait fait cette avance de 1,500,000 francs, le docteur Strousberg ne pût mettre en péril sa créance, disposer de la chose en la recédant à des tiers ou en diminuant la sécurité que la Compagnie a jugée nécessaire pour la protection de ses droits à raison des avances auxquelles elle s'engageait.

C'était, je crois, je n'ai pas besoin non plus de développer longuement ce point, une chose assez simple, assez naturelle et tout à fait conforme aux devoirs des administrateurs d'une société anonyme, de ne pas faire une avance de 1,500,000 francs, sans avoir la certitude qu'elle était bien garantie et ne serait pas perdue.

Quant aux conditions relatées dans le contrat pour l'ouverture de ce crédit, comme j'ai été pendant huit années président de la Compagnie immobilière que j'ai quittée en entrant au ministère, j'ai pu reconnaître la formule générale adoptée pour tous ceux qui empruntent en cette forme à la Compagnie immobilière.

La Compagnie immobilière, fondée dans le but qui a été indiqué à la dernière séance par l'honorable M. Frère-Orban, a pour administrateurs aujourd'hui MM. Barbanson, Tesch, Veydt, Léon Orban, Victor Vanhoegaerden, Vinchent et Quairier.

Parmi les commissaires ou les censeurs se trouvent MM. Eugène Anspach, Louis Maskens, Montefiore-Lévi, Masquelin.

Ces messieurs sont en grande partie mes amis personnels; mais presque tous appartiennent à une autre opinion politique que la mienne. Je n'ai pas besoin, je pense, de rendre hommage à leur intelligence ni à leur honorabilité. Et cependant, M. Jottrand, dans une précédente séance, était « exaspéré de la mendicité plus ou moins éhontée de ces capitalistes vrais ou faux qui sont sans cesse aux portes des ministères pour obtenir de l'Etat des subsides, des garanties d'intérêt, des concessions, des ventes, des locations, toute espèce de contrats, enfin, dans lesquels le plus souvent l'Etat est le seul bailleur de fonds ou de valeurs;

tandis que l'autre partie contractante n'apporte guère que des promesses. »

Et plus loin l'honorable membre disait...

M. JOTTRAND. — Cela ne s'applique pas au cas particulier de l'Immobilière; j'ai caractérisé une situation générale.

M. MALOU, ministre des finances. — Si le fait particulier de l'Immobilière est en dehors, je pourrais supprimer la citation au moins inutile. (*Interruption.*)

« Sans que le public puisse dire ce qu'il dit, hélas! qu'il est bon d'être de ses amis, parce que pour ses amis il y a toujours de bonnes affaires à faire; que quand il n'y en a pas, il en crée et cela au besoin, aux dépens des intérêts généraux qu'il a pour mission suprême de sauvegarder. »

M. DEMEUR. — Il y a bien un peu de vrai dans tout cela.

M. MALOU, ministre des finances. — J'ai démontré que cela n'est pas applicable au cas actuel. Si tout autre que la Compagnie immobilière s'était présenté et qu'il eût été solvable, si par exemple le docteur Strousberg avait traité avec la Banque des Pays-Bas ou avec la Banque de Bruxelles, j'aurais évidemment cru devoir accepter un pareil cessionnaire. Pourquoi l'aurais-je refusé? Quels motifs aurais-je eus pour le repousser? Y avait-il une raison quelconque de dire: Je tiens l'acquéreur primitif; je ne le lâche pas; je n'en veux pas d'autre. Il y avait mille raisons au contraire pour traiter avec quelqu'un qui pût m'assurer du payement des sommes dues, de l'exécution du projet et de l'utilisation des terrains de la citadelle du Sud.

Un membre : Et la ville d'Anvers?

M. MALOU, ministre des finances. — Je suis charmé de l'interruption. Ne résulte-t-il pas à l'évidence de tout ce que je viens de dire que je ne pouvais pas faire d'offres à la ville d'Anvers? Que n'aurait répondu la ville d'Anvers si je lui avais dit: Il faut faire une avance de 1,500,000 francs: il faut faire le contrat qui vous a été distribué hier.

La ville d'Anvers m'aurait répondu: Je n'ai pas le physique de l'emploi; je ne puis faire chose pareille; c'est impossible. Vous me faites une proposition que vous savez d'avance ne pouvoir être acceptée par moi. (*Interruption.*) C'est évident cela.

M. JOTTRAND. — Elle l'a demandé depuis le mois de décembre.

M. MALOU, ministre des finances. — Elle l'a demandé le 15 décembre, dans le cas où le contrat du docteur Strousberg serait résilié, et je viens de vous expliquer les motifs bons ou mauvais, médiocres ou pires, pour lesquels j'ai cru devoir repousser toujours la demande de résiliation. Si j'ai raison sur ce premier point, votre interruption n'est pas bonne; elle n'aboutit pas, la ville d'Anvers m'ayant demandé, en effet, si le contrat était résilié, d'avoir l'option.

J'ai cru que la ville d'Anvers serait satisfaite si je réservais, ce que j'ai difficilement obtenu, de prendre, pour elle ou pour l'Etat, la partie de cette grande entreprise qui avait un caractère d'utilité publique, c'est-à-dire, la construction des bassins et des quais.

Telle est, dans sa réalité, la situation.

J'ai donc traité, non pas en choisissant celui avec qui je traiterais, mais en acceptant le cessionnaire des droits du docteur Strousberg, avec lequel lui-même avait traité.

Je ne pouvais choisir, et en choisissant moi-même, je changeais complétement la situation et j'assumais une responsabilité que je ne pouvais prendre.

Puisque l'honorable membre a dit qu'une partie de la citation que j'ai faite ne se rapportait pas au cas particulier, ce qui prouve qu'elle est en dehors du débat, je n'ai pas besoin de demander si l'on considère la Compagnie Immobilière comme un bon débiteur vis-à-vis de l'Etat; elle est constituée au capital actuel de 25 millions, qui est intact et qu'elle peut porter à 50 millions et au delà; c'était donc, en réalité, sauf meilleur avis, un bon débiteur à accepter en échange d'un débiteur devenu peut-être insuffisant.

La situation qui m'a été faite était donc celle-ci: ou résilier, ou plaider, ou accepter le cessionnaire que le docteur me présenterait.

J'ai opté pour ce troisième parti et je l'ai fait parce que je ne pouvais pas faire autrement sans commettre une faute grave.

J'ai une demande à adresser à l'honorable M. Jottrand.

Je ne me reconnais pas le droit de l'interpeller, mais je demande qu'il veuille bien loyalement me dire si, après les explications franches et complètes que je viens de donner, il entend encore ou avoir fait ou maintenir à mon égard la moindre allusion qui porterait atteinte à mon caractère ou à ma délicatesse.

M. JOTTRAND. — Je m'expliquerai.

M. MALOU, ministre des finances. — La vérité, pour tous ceux qui apprécieront les faits tels qu'ils sont, c'est que loin d'imaginer une affaire au détriment des intérêts généraux et au profit de particuliers, j'ai été heureux de rencontrer des adversaires politiques, qui ont bien voulu traiter cette affaire de manière à sauvegarder les intérêts généraux, et je saisis avec bonheur l'occasion de les en remercier ici publiquement.

Je dois aborder maintenant le fonds du débat sous d'autres rapports, et si la Chambre le voulait bien, je lui demanderais auparavant cinq minutes de repos.

De toutes parts : Oui! oui!

(*La séance est suspendue pendant cinq minutes. M. le ministre des finances continue son discours et s'exprime en ces termes :)*

Messieurs, j'ai à faire maintenant la parallèle des deux plans et des deux conventions en ce qui concerne les terrains de la citadelle du Sud. Je le ferai à grands traits pour ne pas abuser de la bienveillante attention de la Chambre.

Le moyen pour réaliser la pensée d'utilité publique, qui était le but, le deuxième but du projet de 1870, était, d'après ce contrat, comme je l'ai dit, la création d'établissements maritimes, l'érection d'un entrepôt franc et d'une gare.

Eliminons d'abord du débat la question qui concerne la gare et celle qui concerne l'entrepôt franc.

La gare nouvelle est à l'extrémité sud d'Anvers. Anvers a, en outre, deux gares, une gare centrale telle qu'elle a été établie quand le chemin de fer a été crée, et une gare commerciale, se rattachant à tous les établissements

maritimes, qu'on appelle la gare du Stuivenberg et des bassins.

La gare prévue par le contrat de 1870 avait le même objet et devait avoir la même utilité que celle qui est proposée aujourd'hui; sauf, comme je l'ai dit tout à l'heure, que celle-ci se raccordera plus facilement et sera plus utile aux établissements situés le long du fleuve.

Mais pour quiconque voudra jeter un coup-d'œil sur le plan d'Anvers, il sera évident que cette gare ne pourra pas détrôner la gare principale de la porte de Borgerhout.

Messieurs, c'est un grand bienfait pour la ville d'Anvers que d'avoir par cette gare là, pour les voyageurs et pour les marchandises, en franchissant le pont, des relations plus directes et meilleures avec tout l'ouest du pays.

Il y a cette différence que, dans le plan de 1870, la gare devait avoir 10 hectares, et que dans le projet qui vous a été distribué elle aura 13 hectares; et cette augmentation m'a été accordée gratuitement parce que, par des causes que j'indiquerai tout à l'heure, il a fallu reporter le pont plus en amont et que dès lors il y avait pour la compagnie un avantage en ce que, si elle avait d'une part plus à exproprier, elle avait d'autre part plus à revendre.

J'ai dit à la compagnie : Puisque nous sommes amenés à reporter plus en amont l'emplacement du pont, il est juste que vous me teniez compte de ce que vous avez, par ce fait, des terrains à revendre en plus grande quantité qui ont une valeur supérieure au terrain que vous avez à exproprier.

Cette gare sera ainsi plus complète et aussi plus utile.

L'entrepôt franc a été décrété en 1846. Il n'a jamais été exécuté. Je me rappelle avoir eu l'honneur de soutenir ici la discussion de cette loi en 1845, mais elle n'a été publiée que dans les premiers mois de 1846.

Je me rappelle aussi avoir fait des démarches pour que l'entrepôt franc fût établi à Anvers. La condition légale était que la ville devait faire la dépense de premier établissement. Je ne l'ai pas obtenu, et personne n'en a été plus heureux que moi, on ne l'a jamais établi. Cependant, à cette époque, le régime commercial, en ce qui concerne le transit et la douane, était encore assez différent de celui qui existe aujourd'hui. L'entrepôt franc pouvait avoir à cette époque une utilité qu'il n'a plus ; et lorsque je cherche quelle est, dans l'état actuel de notre législation, la différence entre l'entrepôt franc et l'entrepôt public, je trouve uniquement celle-ci : pour l'entrepôt public, le déchargement se fait en présence de la douane, tandis que dans l'entrepôt franc, il se fait dans un bassin clos de murs et sans l'intervention de la douane. En d'autres termes, ce n'est pas un port franc, comme le disait par erreur l'honorable M. Jottrand, mais c'est un enclos emmuraillé contenant un bassin.

Dans le rapport fait au conseil communal d'Anvers, on a supposé que les quais de l'Escaut pourraient être transformés en entrepôt franc. C'est une erreur fondamentale, il suffit de lire la loi de 1846 pour reconnaître que si l'entrepôt franc est créé, il devra l'être dans les conditions légales, c'est-à-dire, dans un enclos emmuraillé, soit l'espace occupé aujourd'hui par l'arsenal de guerre.

Messieurs, l'entrepôt franc a été combattu au conseil communal d'Anvers; on a même dit, je crois, que la création de l'entrepôt franc serait la ruine du port d'Anvers. Aussi je doute beaucoup que l'on use de la faculté de créer l'entrepôt franc.

J'ai inscrit cette facilité par la raison que voici : il est de l'intérêt général que tous ceux qui auront à entreposer temporairement des marchandises, arrivant soit au bassin de batelage, soit le long des quais, trouvent à proximité un entrepôt, sans devoir faire le double mouvement de les porter aux entrepôts qui sont derrière le grand bassin pour les faire revenir par la nouvelle gare établie sur les terrains de la citadelle du Sud. Or, il est stipulé par la même loi que l'entrepôt public est unique et lorsque l'entrepôt public a été cédé à la Compagnie des docks, on lui a cédé le droit de l'entreposage public ; cette raison m'a déterminé à maintenir ce qui pouvait d'ailleurs être obligatoire en vertu de la convention de 1870, la faculté d'établir là l'entrepôt franc.

Je souhaite qu'il s'établisse là un entrepôt, soit franc, soit public, le commerce en recevra un très grand bien ; mais je ne pouvais pas l'exiger lorsque je voyais que personne à Anvers ne le réclamait, et surtout si j'avais pu pressentir qu'il serait combattu comme étant inutile, mauvais et ruineux pour le commerce d'Anvers.

Aussi j'espère que, cette concession faite, M. Jottrand voudra aussi la rayer du compte qu'il a fait l'autre jour.

M. JOTTRAND. — Cela y figure pour si peu de chose.

M. MALOU, ministre des finances. — Ce n'est pas grand'chose, dites-vous, mais je ramasse les miettes, faute de mieux. (*Interruption.*)

Le troisième objet concerne les établissements maritimes :

Les établissements maritimes du projet actuel se bornent au bassin de batelage et aux quais.

J'ai dit tantôt que la ville d'Anvers a pris ombrage de la création d'un nouveau quartier maritime proprement dit sur les terrains du sud, et dès lors, j'ai cru bien faire d'y substituer d'autres établissements moins étendus, mais dont la nécessité est démontrée par les explications que j'ai déjà données.

Le batelage est aujourd'hui en grande partie dans des moignons, des débris d'anciens canaux dans lesquels les bateaux suivent la marée, reposent sur la vase, sont dans l'impossibilité de décharger pendant un certain nombre d'heures, ne peuvent sortir que très difficilement même à marée haute, lorsque le temps est mauvais.

Enfin, il y a pour le batelage tous les inconvénients possibles dans l'état actuel des choses. Une partie de quais des canaux est excessivement étroite, une autre partie n'a pas de quais. Les maisons sont bâties jusque dans le canal. Si l'on crée pour le batelage un bassin spécial éclusé, établi à un niveau tel, que le mouvement soit libre à toute marée, que les bateaux puissent entrer et sortir, quel que soit l'état du fleuve, si, d'autre part, ils sont à un niveau constant, si les quais sont larges, il y a là une amélioration considérable pour le batelage.

Sur les quais, tels qu'ils existent aujourd'hui et qui n'ont pas de largeur, on ne peut établir aucun abri;

sur le quai, tel qu'il est prévu, on pourra donner au batelage, qui est une industrie très-intéressante, qui occupe un très-grand nombre d'ouvriers, qui a un mouvement considérable, les mêmes avantages qu'on donnera sur les quais à la grande navigation maritime.

J'ai déjà dit (je n'y reviendrai plus) que la nécessité de faire ce bassin résulte de la convention conclue avec la ville, pour la construction des quais.

Les quais ne peuvent pas être munis de chemins de fer, si l'on conserve ces malheureux canaux, qui ont tous les inconvénients possibles, et qui ne présentent absolument aucun avantage.

Quant au pont, j'ai consulté, avant de donner suite à cette idée (et il y a de cela plus de deux ans), tous les hommes spéciaux en ce qui concerne les sciences militaires.

J'ai recueilli à l'unanimité cette opinion que la création d'un pont fixe est, militairement parlant, le complément indispensable de toutes les dépenses militaires qu'on a faites à Anvers ; si nous ne le faisions pas dans un intérêt civil, nous serions amenés à le faire, tôt ou tard, et bientôt, dans un intérêt militaire.

Mais ici il sera très-facile de satisfaire à la fois les deux intérêts. Le pont doit être à double voie, ou pour mieux dire à double destination : il faut un passage pour le chemin de fer, une voie carrossable et, naturellement, des trottoirs pour les piétons. C'est une grande et belle chose que d'avoir un fleuve comme l'Escaut, mais c'est aussi une cause d'isolement, et il est avantageux aux relations des populations, aux relations commerciales de pouvoir y établir une communication.

Il y avait pourtant, au point de vue des intérêts de l'Etat, une précaution à prendre : deux chemins de fer qui existent dans le pays de Waes, l'un construit, l'autre en construction, n'appartiennent pas à l'Etat et ne sont pas exploités par lui, le pont a été vivement sollicité ; j'ai répondu constamment qu'il devait être exécuté par l'Etat, mais qu'il fallait, pour donner cet avantage à la Compagnie qui exploite ces lignes, des arrangements particuliers ; une négociation est même commencée avec la Compagnie du chemin de fer du pays de Waes, et je croirais manquer à tous mes devoirs si je permettais que la dérivation du trafic acquis aujourd'hui à l'Etat eût lieu par le nouveau pont, sans que les intérêts de notre grande exploitation des chemins de fer fussent complètement garantis.

Le pont peut être construit sans nuire à la rade ; tout au contraire, d'après l'opinion d'hommes spéciaux la construction du pont améliorera la rade d'Anvers.

Lorsqu'on prend une carte indiquant les sondages de l'Escaut, les profondeurs diverses et le mouvement du thalweg, on voit ce phénomène étrange que, partout où l'action de la marée ne peut pas s'exercer librement, d'après la disposition normale du lit du fleuve, la profondeur disparait ; le thalweg ou la partie navigable se bifurque, et l'un des deux courants se perd.

Or, s'il est une chose démontrée à toute évidence, c'est que, pour améliorer la rade d'Anvers et la conserver indéfiniment, il faut d'abord supprimer le Werf, ce point avancé dans l'Escaut, au centre d'Anvers, et établir les quais sur un alignement, tel que l'action des forces naturelles maintienne la profondeur qu'à l'origine on devra peut-être créer artificiellement, sur certains points ; il faut, en troisième lieu, que la trop grande largeur du fleuve en amont d'Anvers, en face de Burght, soit diminuée.

Lorsqu'on aura construit le pont, on aura produit sur l'action des forces naturelles cette heureuse influence qu'au lieu de s'étendre là sur une surface triple de celle que la marée rencontre en avant du Werf, on trouvera à peu près la même largeur; dès lors la passe, au lieu d'être couverte en presque totalité par un banc, se creusera sans qu'il faille y employer d'une manière permanente des dragues ou d'autres moyens artificiels.

Les préoccupations qui existent à Anvers dans certains esprits disparaîtront devant un examen plus complet de la réalité des choses; le pont, loin d'être nuisible à la rade, sera un des moyens d'amélioration et de conservation. Le pont était projeté dans le plan annexé à la convention du mois de janvier, pour être placé beaucoup plus près d'Anvers.

Un jour, me rappelant ce qui s'était passé en 1830, il me prit une inquiétude sur l'emplacement du pont. Lorsque, en 1830, la citadelle d'Anvers était occupée par les Hollandais, on avait coupé la digue du polder de Borgerweert et à marée haute les bateaux hollandais venaient, sans passer par devant le fort du Nord ou devant les batteries établies sur les quais, débarquer à la citadelle et la ravitailler.

A chaque marée, le polder se remplissait et il se vidait des deux côtés par une rupture faite dans les digues.

Je craignais que le point de cette rupture ne fût précisément à l'endroit où nous projetions le pont.

Après avoir fait des recherches au dépôt de la guerre et ailleurs, je constatai que l'emplacement choisi était mauvais sous ce rapport et que nous nous jetions inutilement dans de grosses difficultés, dans une grande augmentation de dépenses. Il en résultait encore que là, après la rupture qui, chose curieuse, avait été faite en 1830, précisément à la même place où les Anversois avaient rompu les digues lors du siége d'Alexandre Farnèse, en 1583, l'Escaut avait creusé, par l'action de ses eaux un nouveau thalweg de 15 à 18 mètres de profondeur, jusque contre les terrains de la citadelle du Sud.

N'y eût-il que ce motif, il fallait placer le pont plus en amont ; mais il y en avait d'autres : tout le monde se plaignait de ce que la création du pont diminuerait la rade d'Anvers, de ce que le mouvement de la navigation qui remonte le fleuve serait plus ou moins contrarié ; il y avait avantage à l'établir encore plus en amont ; plus l'écluse est éloignée du pont, plus sont faciles et sûrs les mouvements de la petite navigation.

Voilà pourquoi on a remis à un autre endroit le pont qui, primitivement, était projeté à un point plus rapproché de la batterie Saint-Michel.

Je ne veux rien dire de trop, mais, en définitive, ce pont, je l'aurai pour rien ; il était utile de le faire ; je puis aujourd'hui, la convention se réalisant, affran-

chir ce pont de tout péage, sauf, bien entendu, le parcours du chemin de fer; mais pour les piétons, les voitures, la navigation, je puis l'affranchir sans qu'en réalité l'État ait une dépense quelconque à supporter.

D'après ce que j'aurai l'honneur de vous dire, je démontrerai que les 4 millions et demi d'actions que nous devons recevoir, si le pont coûte 4 millions et demi, vaudront le pair, sinon immédiatement, du moins après quelques années, et pourraient être réalisées au pair; je ne dis pas que c'est un bénéfice, je ne me contente pas de mots, je veux voir des choses, et je dis que c'est un avantage d'établir ce pont en ayant la contre valeur réelle dans les caisses de l'État.

Chacun appréciera si c'est une augmentation indirecte du prix ou si c'est autre chose. Moi, je persiste à dire que c'est un avantage, que c'est une bonne chose et que je suis très-heureux de l'avoir obtenue; c'est en définitive, avoir 18 millions et demi au lieu de 14.

J'ai obtenu cela en faisant valoir que le pont était une cause de plus-value pour le quartier nouveau qu'il s'agissait de créer, et immédiatement j'ai rédigé cette clause, d'après laquelle le pont doit m'être bonifié en actions s'il coûte moins de 4 millions et demi et peut-être sera-ce moins, mais je mettais toujours l'Etat dans les mêmes conditions.

Je dois dire qu'avant d'accepter ce chiffre, j'avais appris que, dans des conditions identiques, le prix le plus élevé de ce pont n'était guère que de 4 millions.

C'est là, messieurs, l'origine du chiffre qui est dans le contrat.

Si l'on a pu dire que l'opération générale donnera des bénéfices fabuleux, comme par l'effet de la combinaison l'Etat est devenu actionnaire et associé, tant mieux pour lui; en ce cas, les actions, au lieu de valoir le pair, vaudront davantage.

En résumé, quant à ce point, la créance de l'Etat est assurée; j'ai, en outre, cet avantage que je viens de définir.

Il y a utilité publique dans la destination qu'on donne aux terrains, et, en principe, sauf les changements de détail, car je ne m'occupe en ce moment que des plans que la ville d'Anvers elle-même a acceptés, voilà quatre avantages qui ne me paraissent pas à dédaigner et que je m'estime heureux d'avoir pu réaliser.

Quant à la question financière, quand je suis chargé de négocier une affaire, je tâche de faire le mieux possible mon compte, mais je demande que chacun fasse le sien.

Il n'y a qu'une chose que je ne veux pas faire, c'est de traiter une opération dans laquelle je serais sûr d'avance que celui avec qui je traite fait une sottise.

Et je vais vous dire pourquoi.

Dans ces conditions-là, celui qui croit avoir fait une bonne affaire en fait une mauvaise parce qu'il n'en peut obtenir l'exécution. C'est une entreprise : il y a un fol enchérisseur, et qu'arrive-t-il?

Au lieu de pouvoir la faire exécuter ou du moins bien exécuter, on aboutit à des procès, à des contestations et à l'impossibilité d'en sortir.

Je dois cependant faire le parallèle en cherchant à établir le compte des deux parties dans toutes les hypothèses.

Faisons d'abord, et ce compte est assez facile à établir, le parallèle des conventions au point de vue financier pour la Compagnie Immobilière et pour le cessionnaire primitif.

Les inégalités, les faveurs, tout ce qu'on voudra, indiquées dans les discussions précédentes, se rapportent à divers objets, et d'abord au payement du prix. Les conditions faites au docteur Strousberg portaient ceci : Il devait prendre livraison en trois fois, sans intérêt : vingt-deux hectares au comptant après la signature du contrat; dix-huit à un an et cinquante-huit à trois ans et demi.

La valeur de ce terme et pour l'État et pour l'acquéreur, quelle était-elle?

Je compte pour l'Etat que s'il avait admis les conditions que j'ai inscrites dans le dernier contrat, il aurait reçu pour un intérêt à 3 p. c. 945,525 francs. Le compte de l'acquéreur, je dois nécessairement le calculer à 5 p. c., cela n'est pas trop élevé; là les délais, en supposant qu'il n'eussent pas été dépassés, valaient pour lui, par le bénéfice de l'intérêt, 1,575,875 francs. Telles étaient les stipulations, quant au mode de payement.

Les délais ont été dépassés et ils auraient encore été plus dépassés qu'on ne l'avait prévu. Mais je ne pouvais pas dire, cela est incontestable, que les délais avaient couru contre celui qui venait prendre maintenant l'affaire.

Je devais régler à nouveau en tenant compte des faits tels qu'ils étaient; il m'a paru, je le dis naïvement, qu'il était plus avantageux d'avoir un intérêt que de ne pas en avoir, et j'ai dit : Je ne puis pas encore aujourd'hui vous livrer tous les terrains; il me faut encore travailler et travailler beaucoup pendant toute l'année 1874, pour pouvoir vous mettre successivement en possession des terrains. Eh bien, je vous donne terme pendant cinq ans et vous me bonifierez sur la totalité du prix que vous n'avez pas encore payé 3 p. c.

J'ai mis 3 p. c. parce que c'est, en définitive, le maximum de l'intérêt que je puis réaliser au moyen des fonds libres de l'État, et puis parce que cela me donnait à recevoir, d'après les termes fixés, outre le prix principal, une somme de 828,937 francs, ce qui n'est pas à dédaigner. Ce calcul est très simple. On doit me payer d'année en année, par cinquièmes à 3 p. c. L'échéance moyenne est, par conséquent, de deux ans et demi et je trouve là mes 828,937 francs.

En voilà assez, je pense, quant au payement du prix.

Les obligations à lots, autre faveur. Eh bien, si vous voulez bien examiner le projet des statuts qui se trouve dans le contrat distribué hier, vous verrez qu'il n'y est pas question d'obligations à lots. Ce n'est pas la Compagnie qui l'a demandé; c'est moi qui l'ai réclamé, et pour ainsi dire exigé. Je vais vous dire pourquoi. (*Interruption.*)

Voici, quant à ce point, mes souvenirs. Cela allongera un peu le débat.

M. DEMEUR. — En 1869, on l'a refusé à vous-même lorsque vous étiez à la tête de la Compagnie Immobilière.

M. MALOU, ministre des Finances. — D'après mes souvenirs, j'avais demandé, comme Président de la Compagnie Immobilière, que l'honorable Ministre de cette époque voulût bien accorder à cette Compagnie, pour créer le crédit foncier, comme il existe en France et dans d'autres pays, la faculté d'émettre des obligations à lots, et l'honorable M. Frère me l'a refusé pour cet objet. Mais

(mes souvenirs peuvent me tromper) il avait laissé entendre que si cela se rattachait à une entreprise d'utilité publique, il ne ferait peut-être pas les mêmes objections.

M. FRÈRE-ORBAN. — Vos souvenirs vous servent mal.

M. MALOU, ministre des Finances. — Vous auriez donc refusé purement et simplement, et vous dites que si vous aviez été à ma place, vous auriez refusé aussi. Le voulez-vous ainsi? Je vous l'accorde.

Voici pourquoi j'ai agi autrement. L'État est actionnaire et dans le système des statuts ses actions sont primées par les actions privilégiées. Si donc la Compagnie peut former une partie de son fonds social au moyen d'obligations qui lui coûtent moins et dont l'amortissement est échelonné sur un long intervalle, s'il y a une réduction du capital-actions, qui me priment quant à l'intérêt, et qui doivent être remboursées avant moi; la création des obligations à lots est une amélioration du sort de l'État actionnaire. (*Interruption de M. Frère-Orban.*)

Vous répondrez à cela ce que vous jugerez bon; mais il est bien clair que si on fait 15 millions d'obligations à lots, il y aura 15 millions de moins d'actions privilégiées qui priment les miennes, et la forme que j'ai autorisée est ainsi la plus économique, la plus avantageuse pour l'État.

C'est là le motif qui m'a guidé et il suffit de comparer le contrat du 22 Décembre avec le contrat actuel pour voir que cela n'était pas dans le premier; c'est moi qui l'y ai mis. Je me suis peut-être trompé, mais je donne les raisons qui m'ont guidé.

Cette opération se compose de deux éléments: l'élément terrains et l'élément établissements maritimes.

L'élément terrains est improductif, c'est une valeur de réalisation au moyen de remboursement du capital. Les établissements maritimes à créer sont productifs. Dans quelle mesure? Je ne puis le dire, parce que je vois de grands dissentiments sur ce point.

Ainsi, lorsque j'ai voulu stipuler l'option de remboursement, l'Immobilière disait: C'est la partie la plus productive de notre opération; c'est au moyen de cela que nous voulons faire d'une manière permanente l'intérêt de nos actions. Les terrains se réaliseront successivement au meilleur prix possible, mais nous tenons aussi aux établissements maritimes.

D'autres, au contraire, disent que c'est là l'élément chanceux.

Sans formuler une conclusion plus absolue, je crois que les quais, comme ceux établis devant la ville, peuvent produire l'intérêt du capital qui y sera engagé et j'en dis autant quant au bassin de batelage.

Enfin, il y a deux points relatifs au même contrat que je dois encore traiter: il s'agit du mot *manutention* de l'article 6 du contrat, et du droit de percevoir la taxe de navigation en rade.

Messieurs, il n'y a pas à Anvers, aujourd'hui, pour les transports, pour la manutention, de monopole de droit; mais on ne peut se dissimuler qu'il y un certain monopole de fait, dans l'existence utile, nécessaire même, des corporations ouvrières dites « nations »; on peut débattre à volonté les tarifs des nations, mais il est bon, utile, nécessaire même, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, qu'il puisse y avoir, sous ce rapport aussi, une certaine concurrence.

On discutera longuement, si on le veut, sur ces mots: « manutention, transport. »

Voici la seule prétention que peut légitimement avoir, d'après le contrat, la Compagnie qui créerait cet établissement: c'est de ne pas subir le monopole de fait, et c'est de ne pas non plus en créer un.

Une voix: Il n'y en a pas!

M. MALOU, ministre des Finances. — Je définis la situation vraie, telle qu'elle sera, si le contrat est adopté. Je pense qu'il n'y a aucune équivoque, que cela est clair et concilie les intérêts divers qui s'alarment à tort.

Il est évident que personne ne peut vouloir supprimer ce qui existe aujourd'hui. Mais il est assez naturel aussi, lorsque le concessionnaire ou l'acquéreur aura créé les installations, les outils, les grues et tout ce qui composera la superstructure des quais, qu'il ait la liberté nécessaire de s'en servir comme bon lui semble.

Un mot maintenant sur la perception des droits de navigation en rade:

Le sens de la disposition n'est pas douteux. Vous avez pu voir que cela est restreint à la moitié du fleuve. Par une coïncidence assez singulière, la profondeur se trouve précisément au quai qu'il s'agit de construire, de sorte que si je n'avais pas mis cette stipulation, j'aurais donné à tous ceux qui l'auraient voulu le moyen d'échapper facilement au droit de navigation qui est légitimement dû à la Compagnie.

Il leur suffirait de se placer en rade à quelques mètres des quais pour n'avoir plus à payer à personne ou pour avoir à payer à un autre que la compagnie.

Je n'ai pas voulu laisser surgir cette prétention: j'ai dit qu'il fallait considérer la partie de la rade correspondante aux quais comme assimilée au quai, de manière qu'on ne pût éluder une partie du contrat.

Il n'y a pas autre chose dans cette abominable disposition.

Venons maintenant à l'opération des terrains. C'est la principale chose du projet de loi.

L'honorable M. Jottrand a fait des calculs d'après lesquels la Société immobilière gagnerait 35 millions: 20 millions sur les terrains au moyen les dépenses qu'elle fait, et 15 millions par les dépenses qu'elle ne fait pas. J'avoue que ce calcul inédit m'a singulièrement surpris. Comment! la société gagne ce qu'elle ne dépense pas? Mais je serais assez curieux de voir ce qui arriverait si une société portait dans un bilan, comme bénéfice, les dépenses qu'elle n'a pas à faire! Et cette méthode, si elle se généralisait, pourrait être à l'usage de tout le monde.

Ainsi, si la Chambre veut bien me permettre, dans un débat aussi grave, une comparaison familière, je ferai remarquer que c'est absolument comme si je disais: Je pourrais aller au spectacle ce soir, cela me coûterait 5 francs; eh bien, n'y allons pas, j'aurai gagné 5 francs.

Un membre: Il ne vous est pas permis d'y aller.

M. MALOU, ministre des finances. — Si cela était vrai, cela prouverait seulement que ma comparaison serait mal choisie pour moi: les honorables membres qui m'interrompent pourraient la reprendre.

Messieurs, voyons la réalité des faits. Quel est le capital et quelles sont les charges sociales? D'abord l'honorable

membre aurait pu voir que les statuts publiés parmi les documents distribués, portent le fonds social en actions à 25 millions et éventuellement en obligations à 15 millions, soit ensemble 40 millions.

C'est le chiffre du fonds social d'après les prévisions de la Compagnie, et avec réserve de l'augmenter encore au besoin. Quelles sont les charges sociales? En d'autres termes, entre qui et comment le bénéfice à résulter de l'entreprise doit-il être distribué?

Le calcul est des plus élémentaires. Les travaux maritimes, déduction faite des terrains, d'après une évaluation faite par la ville d'Anvers elle-même, doivent coûter 12 millions. La voirie et le pavage sont estimés à 3 millions; le prix de la citadelle est de 14 millions; la somme en actions à donner pour le pont est de 4 millions et demi; enfin, il y a à exproprier un certain nombre d'hectares qui, d'après une évaluation assez vraisemblable exigeraient 1,200,000 francs.

Il résulte de là que l'ensemble des charges sociales s'élève à 34,700,000 francs. Tel et le calcul exact et simple de ce qu'il y aurait à dépenser dans l'hypothèse où l'on n'exercerait pas, à l'égard de la Compagnie, l'option qui est réservée par le contrat. Que reste-t-il à revendre par la compagnie et à quel prix revient le mètre carré de terrain? C'est le deuxième élément du problème.

Il y a, d'après un calcul très-exact que je fais, à revendre 82 hectares. Ces 82 hectares ont donc un prix de revient de 42 fr. 31 c. dans cette première hypothèse. Dans la deuxième, si l'État ou la ville exerce l'option, il y a 12,000,000 de francs en moins comme dépense ou charge sociale. Il n'y a donc plus que 22,700,000 francs et le prix du mètre carré, dans cette hypothèse, revient à 28 francs.

L'honorable membre a fait ce calcul-ci: Mais vous voyez bien que ces terrains valent 40 francs, puisque la Compagnie immobilière demande qu'on les lui paye à ce taux pour le bassin de batelage et les emplacements qui doivent former les quais. Mais, n'est-il pas vrai que la situation en fait de terrains à bâtir produit des différences énormes? Ces 40 francs sont bon marché, aux points qu'on a choisis pour le bassin de batelage et les quais. Mais je vais vous citer deux faits :

Lorsque je négociais avec le représentant du docteur Strousberg pour modifier l'application de la clause du privilége du vendeur, j'avais fait faire une expertise par grands groupes, et l'on était arrivé à ce résultat que, pour décomposer le prix de revient, c'est-à-dire, les 14 millions que le docteur Strousberg devait payer, les meilleurs terrains pouvaient avoir une valeur de 40 francs par mètre carré, soit 400,000 francs par hectare, mais les terrains de la lunette de Kiel, à l'autre extrémité, valaient 10,000 à 15,000 francs l'hectare.

M. JOTTRAND. — C'est là qu'on a mis la station.

M. MALOU, ministre des finances. — Je ne puis pas tout dire à la fois; je vous ai exposé tout à l'heure pourquoi la station était si éloignée; dans le premier projet, elle était tout entière, sauf un petit point, sur les terrains vendus par le domaine; il a fallu l'établir plus loin par les raisons que j'ai dites tantôt, et j'ai demandé pour compensation trois hectares de plus que ce que j'avais droit de réclamer.

Je dis cela parce que je tiens à prouver que, dans toutes les phases de cette affaire, j'ai cherché à tirer parti loyalement, mais énergiquement, de tout ce qui pouvait être un élément de bénéfice ou d'amélioration au point de vue de l'Etat.

Dès que la convention a été connue, le gouverneur de la province d'Anvers (et ce fait-ci est bien direct) m'a demandé, au nom de la députation, d'intervenir auprès de la compagnie afin qu'elle cédât à 20 francs le mètre, une partie des terrains, pour y établir une caserne de gendarmerie; j'ai donné suite à cette demande et l'on s'est montré disposé à traiter à ce prix pour toute la partie au delà du boulevard.

Ce fait démontre mieux que tous les raisonnements à l'honorable M. Jottrand, que lorsqu'il calcule sur le prix de 40 francs comme moyenne, il est dans une erreur complète; il y a donc, la convention ratifiée, pour la compagnie qui l'a reprise, 82 hectares à réaliser, mais dans quel temps?

Et si la réalisation ne s'opère que pendant une longue période d'années, mais évidemment le prix de revient augmente chaque année des intérêts et des intérêts composés. Ainsi, pendant les huit années pendant lesquelles j'ai été président de la Compagnie immobilière, le premier élément de calcul d'une opération en terrains était d'estimer les probabilités de la durée de réalisation.

Par exemple, j'achète aujourd'hui un terrain à deux francs le pied. (Je demande pardon d'employer une expression illégale, mais enfin!)

Je prends un terrain à 2 francs le pied et je le vends dans quinze ans. Il me faudra évidemment 4 francs, en calculant l'intérêt à 5 p. c.

Or, comment est-il possible, lorsque déjà le développement d'Anvers est fait, en grande partie, par les terrains que la Compagnie Immobilière d'Anvers a réalisés, — et elle a mis dix à douze ans à les réaliser, — comment est-il possible de supposer que le mouvement soit tellement énergique, que, dans une courte période, ces 82 hectares puissent être couverts de batisses?

Mais, messieurs, il y a encore un autre calcul à faire: il faut voir non-seulement quel est le capital d'achat des terrains, mais quel est le capital à immobiliser pour couvrir de constructions l'espace de 82 hectares; cela demande nécessairement un terme très-long et c'est une augmentation de prix de revient que toute personne qui va faire une opération semblable doit et dont il est juste de tenir compte.

Ainsi donc personne ne peut dire que le bénéfice à réaliser sera tel ou tel.

Ce qu'on peut dire, c'est qu'aujourd'hui, dans la première hypothèse, pour la Compagnie immobilière, le prix de revient des terrains est de 42 francs et quelques centimes, et que, dans la seconde, il est de 28 francs.

Je dis que ces chiffres-là peuvent subir l'épreuve d'une discussion et de l'examen de tout homme qui connaît cette question-là.

J'espère que l'opération se soldera en bénéfice: je le désire, je dois le désirer pour l'Etat, parce qu'en définitive, si l'opération était mauvaise, les actions seraient du papier et que je tiens beaucoup à ce que nous ayons la certitude d'avoir les millions nécessaires pour faire le pont.

Le compte du docteur Strousberg, puisque aujourd'hui je dois faire quelques comptes pour les autres, est moins facile à dresser, parce qu'il y a une inconnue,

Le contrat de 1870 ne stipule pas de délais pour l'exécution des travaux maritimes, et d'autre part on ne peut connaître exactement le chiffre de la dépense de la construction totale des établissements maritimes. Ce chiffre est évidemment considérable: mais on ne pourrait pas même le déterminer *à priori*, parce que là aussi l'élément du temps intervient.

Assurement, s'il avait fallu vingt, trente, quarante millions pour construire les établissements maritimes, et si ces établissements maritimes n'avaient pas dès l'origine donné les revenus du capital engagé, il est évident que l'opération eût été détestable et ruineuse. Personne n'eût pu même la continuer; mais si au contraire, quant aux établissements maritimes, on pouvait construire un bassin, puis un second, selon le développement du commerce et suivant que les bassins deviendraient productifs, alors tous les éléments du problème changeraient.

Je puis faire complètement le compte de la Compagnie immobilière en ce qui concerne des opérations; mais quant à l'autre, je ne dois risquer de faire que le compte de l'opération immobilière, de l'opération terrains.

Eh bien, voyons quelles sont les différences.

Le domaine vendait 108 hectares; nous déduirons la station tout à l'heure. L'acquéreur avait à exproprier, d'après les plans approuvés, 26 hectares 64; il y avait à reprendre sur l'Escaut 11 hectares 53. Le total de l'opération pour toutes les destinations comprenait donc 146 hectares 50. Le surface, partie maritime, était de 60 hectares. Les terrains à revendre de la partie ville étaient de 60 hectares 74 nets, rues et places déduites.

Ainsi vous voyez que si les terrains à revendre par le docteur Strousberg étaient d'une surface moindre que ceux à vendre par la Compagnie immobilière, l'acquéreur expropriait aussi une étendue plus que double de terrains particuliers, jusqu'à la grande enceinte, et qu'il y créait des établissements maritimes, en achetant des terrains de beaucoup moindre valeur que ceux qu'il trouvait à revendre par suite de l'exécution de son plan.

Messieurs, j'ai l'honneur d'exposer à la Chambre, avec une complète franchise, les motifs qui ont dirigé ma conduite dans cette longue et difficile affaire. Je tiens énormément à conserver les sympathies de tous mes amis, quelle que soit ici leur opinion politique, et l'estime de ceux d'entre vous, mes adversaires politiques, que je n'ai pas le droit et le bonheur d'appeler mes amis personnels. Quant à l'opinion de ceux qui, dans les bas-fonds de certaine presse ou ailleurs, cherchent à ramasser de la boue, sans réussir à salir d'autres qu'eux-mêmes, je ne m'en soucie pas.

Je puis m'être trompé, et s'il en est ainsi, les votes de la Chambre me le diront, A la fin d'une carrière déjà longue, chargé d'un mandat que je ne recherchais pas, mais qu'il y aurait eu lâcheté à décliner, j'ai la seule ambition d'accomplir, dans la mesure de mes forces, les grands devoirs qui me sont imposés pendant les jours où j'aurai encore à porter ma part du fardeau du pouvoir. Je n'aspire qu'à une seule popularité, celle de la conscience, c'est aussi la seule vraie.

Messieurs, j'ai beaucoup réfléchi, en présence des faits qui se sont passés ces jours derniers, Je vous ai dit que c'était une question d'intérêt national n'ayant absolument aucun caractère politique. J'ai toujours eu le désir sincère de réaliser, dans la mesure du possible. les vœux exprimés par l'administration communale d'Anvers. Je désire, et je puis dire à la Chambre que j'espère que nous arriverons, avant la fin de ce débat, à la conciliation des intérêts et des prétentions divergentes.

J'ai demandé au collége des bourgmestre et échevins de venir me voir hier matin. J'ai soumis à ces messieurs une proposition nouvelle, dont je vous donnerai lecture tantôt.

L'intérêt de l'Etat et celui de la ville sont communs sur un point très important.

Il y a un défaut que je n'ai pu éviter à l'origine, mais qu'il est encore temps de corriger aujourd'hui: c'est la diversité dans la gestion d'établissements de même nature, pour desservir les mêmes intérêts.

Réfléchissant au moyen de résoudre cette question dans l'intérêt national et dans l'intérêt anversois, je me suis dit: N'y a-t-il pas moyen de proposer à la Chambre d'exercer dès aujourd'hui l'option que nous aurions à exercer ensemble ou séparément dans les six mois d'après les réserves faites dans le contrat.

J'ai rédigé en ce sens un projet en laissant toute l'attitude à la ville.

Voici ce projet:

« Entre M. Jules Malou, ministre des finances, stipulant au nom de l'Etat sous réserve de l'approbation des Chambres législatives;

» Et le collége des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville et sous réserve de l'approbation du conseil communal;

» A été faite la convention additionnelle suivante pour régler dès à présent l'exercice en commun du droit d'option réservé par l'article 13 du contrat conclu entre parties le 16 janvier 1874 et par l'article 5 de celui du 10 du même mois conclu entre l'Etat et la Compagnie immobilière de Belgique:

» Art. 1er. Aussitôt que ces contrats seront approuvés par les Chambres, l'Etat exercera pour compte commun l'option réservée par les deux premiers paragraphes de l'article 5 précité.

» Art. 2. Les dispositions de la convention du 16 janvier seront appliquées au quai à construire par l'Etat et à outiller par la ville. »

Ainsi l'Etat exerce l'option; il construit la prolongation des quais en les plaçant sous le régime de la convention du 16 janvier.

L'Etat construit, la ville outille et leurs débours entrent comme dépense dans les comptes de premier établissement.

» Art. 3. Pendant les trois mois qui suivront l'approbation par les Chambres des contrats des 10 et 16 janvier, la ville d'Anvers pourra à son choix, ou réclamer que l'Etat construise également le bassin de batelage ou déclarer qu'elle le construira à ses frais et en payera le terrain (surface d'eau).

« Dans le premier cas, le bassin du batelage et les quais qui l'entoureront seront aussi placés sous le régime de la convention du 16 janvier.

« Dans le second cas, la ville percevra, à son profit exclusif, les droits et revenus provenant de ce bassin et des quais dont il sera bordé. »

Je dis donc à la ville : L'Etat fera le quai, sauf l'approbation des Chambres, et ce quai sera placé sous le régime de la convention du 16 janvier. Vous aurez l'option pendant ces trois mois, si vous désirez que le bassin du batelage soit également placé sous ce régime ou si vous préférez le construire à vos frais, et en percevoir seuls les revenus.

« Art. 4. Les nouveaux avantages pour l'achat des terrains que l'Etat stipulerait en usant de l'option profiteront à la ville à concurrence d'un tiers si elle ce charge de la construction du bassin du batelage. »

Donc si, comme j'en ai l'espoir fondé, la certitude morale, je modifie dans un sens avantageux les conditions primitivement stipulées, la ville en profitera pour un tiers et l'Etat pour deux tiers, si la ville se chargo du bassin.

Si l'Etat se charge du tout, il en profitera seul. Cela va sans dire.

« Art. 5. Le présent contrat sera réputé nul et non avenu s'il n'est pas ratifié par le conseil communal avant le 31 mars courant et par les Chambres législatives avant le 30 avril prochain.

» Le délai de ratification de la convention du 16 janvier, en ce qui concerne l'Etat, est prorogé jusqu'au 30 avril prochain.

» Fait en double à Bruxelles, le 9 mars 1874. »

M. FRERE-ORBAN. — Et la société garde les terrains et elle est dégrevée des charges ?

Une voix : Et des revenus.

M. FRERE-ORBAN. — Oui !

M. MALOU, ministre des finances.— Voulez-vous commencer à discuter sur une simple lecture ?

M. FRERE-ORBAN. — C'est une simple observation.

M. MALOU. ministre de finances.— Vous aurez tout le temps de faire vos observations ! Laissez-moi finir les miennes, il est 5 heures.

Un membre : Vous prenez les charges et vous laissez les bénéfices.

M. MALOU, ministre des finances. — Je prends les charges et je laisse les bénéfices ! Je vois qu'on désire unifier tout ce qui est établissement maritime. Je fais une proposition : je la justifierai aisément ; la ville est libre de l'accepter ou de la refuser, et, si vous ne m'aviez pas interrompu, j'aurais ajouté que, daus ma conversation d'hier au matin avec le collège échevinal d'Anvers, j'ai expliqué à ces messieurs, dans toute sa vérité, la situation ; je la leur ai exposée telle qu'elle se présente et je leur ai dit : Ce n'est pas comme vous vous y êtes pris que vous pouvez réaliser vos vœux ; voici ce qu'il faut faire ! — et ils l'ont fait, et ils ont engagé une négociation avec la Compagnie immobilière.

J'ai le meilleur espoir que cette négociation, à laquelle je suis étranger comme de raison, aboutira et je le désire très-vivement.

Maintenant qu'elle est la conclusion nécessaire de ceci ? Le conseil communal se réunira probablemeut ce soir ou demain ; je demande à la Chambre d'ajourner la suite de la discussion sans date fixe ; vous avez remarqué que j'indique deux dates différentes de ratifications; si le conseil communal ne ratifie pas la convention additionnelle, qui est le complément de la première, il n'y aura plus à statuer par la Chambre que sur la convention du 10 janvier; si, au contraire, le conseil communal la ratifie, soit qu'il ait fait, soit qu'il n'ait pas fait d'autres combinaisons avec des tiers, alors je demanderai que la Chambre reprenne le débat et même, si le désir en est exprimé, qu'on renvoie à la section centrale le projet de convention dont je viens de donner lecture. J'espère que, sous peu de jours, nous pourrons reprendre ce débat, mais j'ai indiqué ces délais dans la convention, afin que la Chambre ait tout le temps d'un libre, d'un large et complet examen.

On peut trouver incomplète, insuffisante la proposition que j'ai soumise à la ville ; on peut la critiquer, mais on ne me blâmera pas de l'avoir indiquée, non-seulement dans l'intention de répondre aux désirs de la ville, mais parce que, en faisant cela, je fais tout ce qu'il m'est loyalement permis de faire, aussi longtemps que la Chambre n'a pas rejeté la convention conclue avec la Compagnie immobilière. Je demande donc à la Chambre d'interrompre ce débat, et le lendemain du jour où le conseil communal aura délibéré, je proposerai de le reprendre.

M. FRERE-ORBAN. — Il eût peut-être été désirable, pour que cette affaire fût bien examinée, avant de nouvelles négociations, que la discussion continuât. Je ne veux pas cependant insister pour que les débats ne soient point interrompus, alors que, par le motif qu'il indique, le gouvernement en demande l'ajournement. Mais je déclare dès à présent, après la lecture qui vient d'être faite, que je considère les propositions soumises à la ville d'Anvers et qui peuvent être envisagées par celle-ci à un point de vue tout différent du nôtre, comme une aggravation considérable de la convention passée avec la Société immobilière.

Cette convention porte deux choses : il y a, d'une part, l'abandon des terrains et, d'autre part, l'obligation de construire les quais et le bassin de batelage.

Il est évident que l'exécution de ces travaux constitue la partie onéreuse de l'entreprise.

M. JACOBS. — M. Jottrand a dit le contraire dans la dernière séance.

M. FRERE-ORBAN. — Si celle-là n'est pas onéreuse, si elle n'est pas aléatoire, si elle ne présente pas de risques de perte, si elle n'expose pas à enfouir des capitaux considérables dans des travaux qui ne donneront, pendant un temps plus ou moins long, qu'une faible rémunération, il n'y a alors que des bénéfices à recueillir dans cette entreprise, car la réalisation des terrains, d'après le prix de vente, ne fait courir aucun risque sérieux et, dans cette hypothèse comme il n'y a que des avantages à retirer de l'opération, je demande qu'elle soit faite par l'Etat.

Au surplus, je n'insiste pas. Vous voulez l'ajournement de la discussion; j'y accède. Mais je fais dès à présent toutes mes réserves afin qu'elle ne puisse pas induire de mon silence que j'aurais approuvé de nouvelles

négociations sur les bases qui viennent d'être indiquées.

Le partage des bénéfices concédés à la Société immobilière n'en changera pas le caractère; et si l'Etat doit avoir les charges, il doit aussi avoir les profits.

M. JACOBS. — C'est votre avis ; ce n'est pas le nôtre.

M. MALOU, ministre des finances. Puisque l'honorable membre ne s'oppose pas à l'ajournement, il sera prononcé; il rentrera dans la discussion; je me réserve de lui répondre quand il aura essayé de démontrer ce qu'il vient de dire.

M. LE PRESIDENT. — Si la Chambre ne s'y oppose pas, la proposition d'ajournement, dans les termes qui ont été indiqués, est adoptée.

Demain, la Chambre aura à son ordre du jour le projet de loi portant modification de l'article 29 du 3 janvier 1813.

M. FRERE-ORBAN. — Personne n'est prêt maintenant.

M. LE PRESIDENT. — Est-on prêt pour le projet de loi relatif aux extraditions ?

M. GUILLERY. — Il y a très-longtemps que le projet de loi dont il s'agit est à l'ordre du jour; j'insiste pour qu'il y soit maintenu: il y a longtemps que la Chambre est prévenue, et chaque fois que cet objet arrive en temps utile, il y a un motif pour l'ajourner.

J'insiste donc pour qu'il soit maintenu, et comme la discussion durera un certain temps, les honorables membres qui ne seront pas prêts demain le seront après-demain.

M. LE PRÉSIDENT. — L'ordre du jour renseigne, après le projet de loi qui est ajourné, celui qui modifie l'article 29 du décret du 3 Janvier 1813; quelques membres demandent que l'on passe au troisième objet à l'ordre du jour.

M. DEMEUR. — Maintenez l'ordre du jour.

M. SAINCTELETTE. — Je demande que l'on modifie l'ordre du jour.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets aux voix la proposition de M. Sainctelette de modifier l'ordre du jour en portant en premier lieu les extraditions.

M. GUILLERY. — Je demande qu'on vote par appel nominal. Tous les membres sont debout, il n'y a pas moyen de voter. (*Interruption.*)

M. LE PRÉSIDENT. — Vous êtes seul à demander l'appel nominal M. Guillery. Je prie les membres de se rasseoir.

— La proposition de M. Sainctelette, mise aux voix, est adoptée.

La séance est levée à 5 heures.

Séance du 12 MARS 1874.

PRÉSIDENCE DE M[r] TACK 1[er] VICE-PRÉSIDENT.

Motion d'ordre.

M. JOTTRAND. — Messieurs, dans son discours d'avant-hier, M. le ministre des finances, s'est, à juste titre, montré soucieux de voir son honorabilité et sa délicatesse personnelles sortir intactes du débat ajourné à sa demande.

Mû par la plus respectable des susceptibilités, il a, si j'ai bien compris, exprimé le désir de connaître, sur ce point délicat, mon sentiment.

Je pourrais me taire; mon droit de garder le silence a été reconnu. Rien en fait, d'ailleurs, ne me force à parler, j'ai relu mon discours, et pas un mot n'y tend, ni de loin ni de près, à imputer à M. le ministre des finances d'avoir, dans ses négociations avec la Société immobilière, pensé à ses intérêts personnels.

C'est donc librement et, ce qui vaut aussi quelque chose, après sérieuse délibération, que je vais déférer au vœu de M. le ministre.

Ce que je n'ai pas dit, je ne le pense pas davantage. J'ignore combien M. le ministre des finances possède d'actions de la Société immobilière de Belgique.

M. MALOU, ministre des finances. — Pas une seule.

M. JOTTRAND. — Je sais, par le dernier bilan de la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, que cette grande compagnie en possède 25,000, c'est-à-dire, plus de la moitié du capital émis.

J'ignore de combien d'actions de la Société générale M. le ministre est propriétaire, mais quelle que soit sa part d'intérêt direct ou indirect dans les affaires de l'Immobilière, je le déclare, parce que c'est ma conviction sincère, il n'a pas un seul instant, traitant avec celle-ci, songé au profit qui pouvait lui en revenir; il n'en a nul besoin.

Mais ce que je ne puis m'empêcher de croire, c'est que M. le ministre des finances n'a point su se défendre assez de l'influence des sympathies quasi-paternelles et quasi-fraternelles que sa longue carrière comme directeur de la Société Générale, que ses huit années de présidence du conseil d'administration de l'Immobilière ont nécessairement créées entre lui et ces grandes affaires, entre lui et les financiers honorables et honorés, chefs de l'Immobilière, parmi lesquels figurent cinq directeurs de la Société Générale et dont M. le ministre des finances nous a rappelé les noms.

Ces financiers ont pour premier devoir de faire prospérer les intérêts que leurs actionnaires leur ont confiés; M. le ministre des finances a pour premier devoir de protéger les intérêts de l'Etat.

Dans cette situation, mieux eût valu, selon moi, pour M. le ministre, ne point ouvrir les négociations de décembre 1873.

Il n'en pouvait sortir glorieusement qu'en apportant au pays un contrat dur pour ceux qui, s'ils ne sont pas de ses amis politiques, sont certainement ses amis en finances, terrain neutre sur lequel les divisions de parti s'effacent.

C'était bien difficile. Aussi cela n'est-il pas arrivé.

Riche en crédit, riche en chefs habiles, mais non moins riche en exigences, la Société immobilière est sortie victorieuse de la lutte courtoise imprudemment engagée par M. le ministre; elle en est sortie les mains pleines d'avantages.

Si la discussion fermée avant-hier se rouvre, la démonstration en sera faite plus complète qu'elle ne l'a été jusqu'ici.

De là cette émotion de l'opinion publique d'ont j'ai, en les regrettant, fait connaître ici les appréciations. Justes ou injustes, elles constituent une pénible mais utile leçon pour ceux de nos hommes d'Etat qui, à tort, selon moi, croient que les intérêts publics s'accommodent

de les voir partager leur vie entre les fauteuils directoriaux de nos grandes spéculations de finances et le banc ministériel.

Puisse cette leçon, dans l'avenir, les préserver de la faute qui a été commise aujourd'hui.

M. MALOU, ministre des finances, — J'ai peu de chose à dire sur les explications que vous venez d'entendre. Il en résulte que l'honorable membre n'a pas entendu (et je lui avais demandé de s'expliquer à cet égard) incriminer ma délicatesse en cette circonstance.

Messieurs, en acceptant ma part du fardeau du pouvoir, je me suis dégagé, comme j'ai déjà eu l'honneur de le dire, de tous les mandats qui pouvaient me mettre en contact ou en conflit direct ou indirect avec les devoirs qui m'étaient imposés par la position nouvelle que j'acceptais.

J'ai expliqué à la Chambre l'autre jour, et je n'y reviens pas, comment il s'était fait que j'avais été obligé de traiter avec la Compagnie immobilière. Je me réserve, lorsque le débat se rouvrira, et il doit nécessairement se rouvrir, de démontrer encore une fois que, dans cette circonstance, j'ai défendu avec énergie, et j'ose dire avec succès, les intérêts de l'Etat.

Je n'en dis pas davantage aujourd'hui. J'affirme, sauf à démontrer, parce que si je voulais démontrer aujourd'hui, je rouvrirais un débat qui est réservé et qui, j'espère, pourra recommencer dans quelques jours.

— L'incident est clos.

Séance du 24 Mars 1874.

Présidence de M. TACK, 1re Vice-Président.

M. MALOU, ministre des finances. — Avant qu'on commence la discussion, je dois donner connaissance à la Chambre d'un fait qui s'est passé hier à Anvers. Le conseil communal s'est réuni et il a voté à l'unanimité la convention faite entre la ville et la Compagnie immobilière. Deux membres se sont abstenus.

Cette convention n'est pas longue, je la ferai imprimer ce soir et elle pourra être distribuée aux membres de la Chambre.

M. FRÈRE-ORBAN. — Le port d'Anvers est pour nous un intérêt national de premier ordre. A ce titre, il devrait être dans les mains de l'Etat, qui représente essentiellement les intérêts généraux du pays. Telle était, en effet, la situation jusqu'au moment de la constitution du royaume des Pays-Bas.

C'est l'Etat qui construisit les premiers bassins et les quais ; il y a appliqué 11 millions de francs, somme fort considérable pour le temps.

Le gouvernement des Pays-Bas adopta un autre système pour l'administration de cette partie du domaine public. Dans un but d'économie, pour décharger l'Etat des obligations que lui imposaient l'entretien et l'amélioration des fleuves, des rivières, des ports, des bassins, il remit la gestion des fleuves et des rivières aux provinces, et celle des ports et bassins aux communes.

C'est ainsi que les bassins d'Anvers ont été placés sous la main de l'autorité locale. Il en a été de même à Ostende et à Bruges. Cette abdication de la part de l'Etat a eu des inconvénients très sérieux. Les provinces n'avaient pas des ressources suffisantes pour entretenir et améliorer les rivières et les fleuves d'une manière satisfaisante. On s'aperçut bientôt que, si l'on maintenait un pareil régime, ces grandes voies de communication ne rendraient bientôt plus que des services fort imparfaits et très onéreux pour la nation. Aussi, après 1830, furent-elles placées de nouveau sous l'administration générale de l'Etat.

Pour les ports et les bassins, la situation, au moins la situation légale, ne fut point modifiée. On avait eu l'intention, comme je le disais tout à l'heure, en abandonnant cette partie du domaine public aux communes, de décharger l'Etat de toute intervention pécuniaire en cette matière.

Or, messieurs, successivement l'Etat est intervenu d'une manière plus ou moins suffisante.

Là où la charge était sans compensation, comme à Ostende, par exemple, on n'a rencontré aucune difficulté. On n'a pas songé à invoquer des droits de propriété. Là, au contraire, où cette partie du domaine était productive, on s'est trouvé dans une fausse situation.

La ville d'Anvers qui considérait le port et les bassins comme étant une propriété privée en quelque sorte, qu'elle avait le droit d'administrer et d'exploiter dans son intérêt, sentait qu'elle avait aussi la charge des dépenses que nécessitait le port. Mais ses ressources étaient insuffisantes, elle était dans l'obligation de réclamer le concours de l'Etat, tout en voulant garder les produits « de sa propriété. »

De là résultait un véritable antagonisme, une situation équivoque, généralement mal comprise et qui était préjudiciable aux intérêts du pays.

Chaque fois que l'Etat avait à intervenir pour les travaux d'Anvers, il semblait qu'on faisait une faveur spéciale à cette ville, qu'on ajoutait quelque chose à la valeur de son domaine pour lui permettre d'en tirer un plus grand bénéfice.

Le pays, par cela même, envisageait mal l'état réel de la question ; on avait rétréci son horizon et, au lieu de voir un intérêt général, il n'entrevoyait plus que l'intérêt local.

Les mandataires ou les défenseurs de la ville dans cette enceinte, ne pouvant méconnaître qu'elle percevait seule les profits du port et que l'Etat lui prêtait néanmoins un concours financier pour ces travaux productifs, se croyaient obligés de rechercher toutes les raisons qui leur paraissaient pouvoir rendre la ville intéressante aux yeux du pays.

L'on trouve dans tous les documents qui sont relatifs à ce sujet, ceux d'autrefois comme ceux d'aujourd'hui, ces mêmes impressions, ces mêmes sentiments, ces mêmes pensées.

Dans le rapport de la section centrale, d'ailleurs si complet et si lucide, ils se font jour de nouveau. Il faut que l'on cherche à s'apitoyer, en quelque sorte, sur le sort d'Anvers et, à défaut de bons motifs, on en trouve au moins de singuliers.

On invoque, et ce n'est pas la première fois, le patrio-

tisme — le mot y est — dont Anvers a fait preuve lors de la suppression des octrois. L'histoire est vieille et n'en est pas meilleure. Son patriotisme a été à la hauteur de celui de toutes les autres villes ; il a consisté à prélever un préciput sur le fonds commun et Anvers a eu cette bonne fortune que, étant moins taxée que d'autres grandes villes, à cause même des produits du port, elle est arrivée, la première parmi les grandes communes, à entrer dans la répartition du fonds communal et qu'elle a aujourd'hui un revenu progressif, tandis que, pour d'autres, il continue à être stationnaire. Anvers mérite d'être autrement défendue.

C'est ainsi encore qu'on affirme, dans le rapport de la section centrale, que la ville a fait tout ou presque tout pour le port. Le port est son œuvre; les travaux d'agrandissement ont été faits par elle. L'Etat n'a rien fait ou bien peu de chose.

On oublie, messieurs, en parlant ainsi, que les bassins anciens et les quais ont constitué un don purement gratuit fait par l'Etat à la ville d'Anvers.

On oublie que les profits que leur exploitation a donnés ont suffi pour créer le nouveau bassin du *Kattendyk*; on oublie que, sur notre proposition, la grande écluse de Mer, qui a coûté tout autant que le bassin même du *Kattendyk* et sans laquelle celui-ci n'aurait pu remplir sa destination, a été construite par l'État.

Ou oublie enfin que, sur notre proposition également, les quais du Rhin ont été exécutés aux frais du trésor public. Et, pour le dire en passant, sans entendre par là critiquer ce que l'on a fait maintenant, nous n'avons pas songé à ouvrir alors une longue négociation avec la ville d'Anvers, pour obtenir une part des produits du Kattendyk ou des quais du Rhin.

Ces plaintes ou ces récriminations stériles, peu dignes même de la grandeur de la cause qui nous occupe, sont le fruit de la situation équivoque qui résulte de ce que des intérêts généraux sont administrés à un point de vue local, sont soumis à des exigences financières locales, très respectables assurément, mais qui offrent inévitablement de très sérieux inconvénients lorsqu'il s'agit de satisfaire à tous les besoins révélés par le développement des affaires, de l'industrie et du commerce du pays.

La ville, on ne peut le contester, a fait de grands efforts; elle a été aidée par l'État; mais ces efforts ont été insuffisants. Ce n'est pas cependant, comme on l'a dit avec une exagération qui n'était pas nécessaire pour mettre en relief le projet de loi, ce n'est pas qu'on ait laissé le port d'Anvers dans un état d'imperfection plus grand que celui où étaient jadis Tyr et Carthage. (*Interruption.*)

M. MALOU, Ministre des finances. — J'ai parlé de l'outillage.

M. FRERE-ORBAN. — Sans doute; mais je dis, que, même quant à l'outillage, il est au moins injuste de se livrer à de telles exagérations. C'est méconnaître tout à la fois ce qu'a fait la ville et ce qu'a fait l'État. Il a fallu, en effet, de grands efforts pour répondre à l'admirable développement des affaires du port d'Anvers.

Le nombre des navires, comme l'indique l'Exposé des motifs, entrés chaque année pendant la période décennale de 1840 à 1850, était de 1,543, et le tonnage moyen de 242,468.

Les arrivées de la période de 1870 à 1873 sont au nombre de 4,599 et, en tonnage, de 1,703,288. L'année 1873 donne 4,187 navires, d'un tonnage de 2,031,399, supérieur même à celui de l'année 1871, si exceptionnelle.

Il est donc manifeste, Messieurs, qu'il a fallu beaucoup faire pour faire face à un pareil accroissement.

L'outillage! mais les installations du chemin de fer ont contribué puissamment à ne laisser en souffrance aucun intérêt au port d'Anvers. En 1868, sous l'impulsion de mon honorable ami, M. Jamar, alors ministre des travaux publics, on a fait examiner ce qui serait indispensable pour le service du port d'Anvers sans ses relations avec le chemin de fer. L'administration du chemin de fer a étudié alors un projet qui était de nature à répondre aux exigences du présent et de l'avenir.

J'ai lu récemment la correspondance qui a été engagée à cette époque entre le département des travaux publics et celui des affaires étrangères, pour rechercher quelle était, à cet égard, la situation des principaux ports de l'Europe, et j'ai constaté qu'au moyen des mesures arrêtées, de tous les ports du continent aucun, si ce n'est peut-être Marseille, ne devait être, en ce qui concerne les relations avec le chemin de fer, mieux installé et mieux outillé que le port d'Anvers.

Messieurs, je ne dis pas cela pour prétendre qu'il n'y a rien à faire, que l'on a assez fait, qu'il ne faut pas faire davantage. Je le dis uniquement pour rendre hommage à la vérité. Je suis, au contraire, d'avis que si l'on a fait beaucoup, il reste encore beaucoup plus à faire; qu'après les travaux que l'on indique aujourd'hui, il en faudra d'autres encore. Il faudra donner au port tous les développements qu'il comporte, et nous ne sommes, à ce point de vue, qu'au début d'une entreprise qui exigera beaucoup de temps et beaucoup d'argent. Et c'est pourquoi, à mon avis, il nous faudra, tôt au tard, replacer le port d'Anvers sous l'administration générale de l'État. Ce sera, je crois, le vrai moyen d'en assurer la prospérité.

La concurrence nous en fera d'ailleurs une loi.

Il faudra tout à la fois dépenser beaucoup d'argent et réduire notablement les dépenses du port, partant les taxes qui y sont perçues.

Eh bien, la ville ne le peut pas; ses finances ne lui permettent pas tout à la fois de dépenser beaucoup d'argent et de réduire ses revenus.

Si le produit du port et des bassins s'altérait de manière à constituer un déficit pour la caisse communale, il est clair que la ville serait obligée, pour faire face à ses dépenses, de taxer ses habitants qui payeraient ainsi au profit d'un intérêt général du pays. Cela ne serait pas juste.

La situation actuelle engendre des bizarreries que nous voyons se produire et qui se révèlent surtout dans les négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et la ville d'Anvers.

L'Etat va créer les quais; il va faire une dépense colossale et la ville lui dit : Faites les quais, mais ils seront à nous. Un long débat s'engage entre le gouvernement et la ville pour arriver à laisser la question en suspens en stipulant que l'Etat participera aux recettes.

On introduit, à côté de la ville, un nouvel élément c'est une Société concessionnaire.

Je sais parfaitement que le projet amendé fait disparaître la société concessionnaire; mais, comme elle peut être appelée à revenir, comme on le verra plus tard, je n'en examine pas moins la question.

On a donc, à côté de la ville, une société concessionnaire.

L'intérêt général peut exiger qu'on supprime des taxes, mais la société concessionnaire dit à l'État; Si vous voulez les supprimer, garantissez-moi le produit que je devais en tirer.

Rien n'est assurément plus juste : on déclare qu'on l'indemnisera. La ville apparaît et s'écrie : Et moi? Si on réduit la taxe, il faudra aussi m'indemniser. On l'accorde. Il y tout au moins sur ce point des paroles de l'honorable ministre des finances. — On indemnisera aussi la ville, si par événement l'intérêt public exige qu'on réduise les taxes ou qu'on les abolisse.

J'examinerait tout à l'heure, messieurs, sous l'empire de quelle idée fausse on a agi en se montrant disposé à prendre l'engagement d'indemniser la ville.

Pour le moment, je constate simplement la situation faite ou à faire: ports, quais, bassins, tout sera la propriété de la ville. Les ports, quais, bassins, tout aura été exécuté aux frais du trésor public. Car si l'on ajoute à ce qu'à fait directement l'Etat, la garantie de l'indemnité en cas de suppression de la taxe, on aura payé à la ville la dépense qu'elle a faite de son propre chef et dont elle est rémunérée par la perception dont nous nous occupons.

Ainsi, la généralité supportera les frais d'exécution de même que les charges de la suppression des taxes, et la ville aura ce que l'on considère comme la propriété, et partant, l'administration exclusive de ce domaine créé ou racheté par le trésor public.

Il me semble évident que, les faits étant tels que je viens de les exposer, et on ne les contestera pas, le gouvernement avait dans les mains les moyens nécessaires pour obtenir, de commun accord, en donnant satisfaction à tous les intérêts légitimes, que le port d'Anvers fût replacé sous l'action plus directe de l'État.

Le moment, messieurs, était peut-être opportun pour obtenir ce résultat qui aurait été, je pense, avantageux aux intérêts généraux du pays, sans léser en aucune façon les intérêts de la ville d'Anvers. C'est, au contraire, dans son propre intérêt que je parle en ce moment.

Que peut désirer la ville? Une seule chose, c'est d'être indemne; la ville n'a absolument aucun intérêt à devoir faire des emprunts pour créer des bassins, pour améliorer le port et à percevoir des taxes. Sa population a un intérêt immense à ce que ces taxes soient réduites autant que possible pour accroître la prospérité du port. Les besoins de la caisse communale exigent leur maintien. Que demande l'intérêt général? L'intérêt général, qui est celui de tous les commerçants, exige de n'être point entravé, primé, dominé par un intérêt financier local. L'Etat, l'honorable ministre des finances le dit dans une de ses lettres à l'administration communale d'Anvers, « l'Etat, comme l'expérience le prouve, est moins esclave que personne des exigences ou des préoccupations financières. »

L'administration du port se constituerait alors de manière à garantir tous les intérêts; une commission spéciale, dans laquelle viendraient s'asseoir, à côté des représentants de l'Etat, des représentants de la ville et du commerce, aurait l'administration de ce grand intérêt public; cette organisation s'impose en quelque sorte dans la situation même mal définie où nous nous trouvons aujourd'hui; la ville d'Anvers elle-même a compris qu'il fallait arriver à quelque chose de plus satisfaisant que ce qui existe du moment où l'on réclamait, dans la mesure dont nous nous occupons, l'intervention de l'Etat.

Ainsi dans une lettre adressée au ministre des finances le 4 août 1873, l'administration communale dit: Une commission spéciale serait formée sous la présidence du bourgmestre d'Anvers, dans laquelle viendraient siéger les représentants de l'Etat de la ville pour l'administration du port.

Je ne fais pas toutefois un grief au cabinet des difficultés anxquelles il est venu se heurter. Il s'est trouvé en face de faits accomplis, de situations légales plus ou moins obscures et il a pu juger que le moment n'était pas venu d'y porter la lumière. Mais je crois, par malheur, qu'il n'a fait qu'accroître l'obscurité et je crains fort, si l'on n'y prend garde, que l'on ne prépare de nouvelles et de très grandes difficultés pour l'avenir. Dans ses négociations avec la ville, le gouvernement a voulu faire reconnaître qu'il était propriétaire des quais. La ville lui a contesté cette prétention. La rupture est un moment devenue imminente entre elle et l'État.

La ville voit dans les prétentions de l'Etat une conséquence qu'elle redoute, non sans raison : c'est que l'Etat en revendiquant la propriété des quais, ne veuille empiéter sur le domaine communal. La ville défend ses prérogatives avec énergie: elle a raison; elle les fait dériver d'un prétendu droit de propriété des quais : elle a tort.

Le gouvernement croit que la propriété des quais qu'il réclame sera élisive des droits de la commune. Le gouvernement se trompe. La question de propriété n'a rien à faire ici ni pour le gouvernement ni pour la ville d'Anvers.

Que le gouvernement crée, que la ville crée, qu'une société, en vertu d'une loi, crée des quais, des bassins, un port, la chose est indifférente; ce que l'on fait est essentiellement du domaine public. La loi peut autoriser l'exercice de certains droits ou de certaines impositions, mais par là l'essence du domaine n'est pas altérée.

On s'est mépris, à mon avis, sur la portée réelle de l'arrêté du roi Guillaume du 11 mai 1815 portant cession des bassins de commerce à la ville d'Anvers.

Dans le fait, ce n'est que l'administration qui a été changée.

A la vérité, on se sert bien, dans le dispositif de l'arrêté, des termes: « les bassins de commerce sont cédés à ces villes en toute et pleine propriété »; mais le préambule indique parfaitement ce qu'il faut entendre par ces mots:

« Vu le rapport de notre conseiller d'Etat, commissaire général des finances, et l'avis de notre commissaire général de l'intérieur *sur le mode d'administration auquel sont actuellement soumis les bassins existant dans les ports des villes d'Anvers, Bruges et Ostende, et la nécessité*

d'adopter des mesures pour assurer leur conservation et régler l'emploi de leurs produits;

« *Considérant que la surveillance et le soin de ces constructions si importantes d'utilité publique ne peuvent mieux être confiés qu'aux administrations des villes, qui ont elles-mêmes un intérêt majeur à leur conservation;*

« Voulant d'ailleurs montrer notre constante sollicitude pour tout ce qui concerne les intérêts des villes de nos provinces méridionales en général, et donner en particulier une marque de notre munificence à nos villes d'Anvers, Bruges et Ostende;

« Notre conseil privé entendu, etc., etc. »

Il s'agit donc de conserver des établissements d'utilité publique, de les placer sous la garde et la surveillance de la commune « qui a un intérêt majeur à leur conservation. » On n'a pas évidemment voulu transformer en domaine privé ce qui était essentiellement du domaine public; et, en pratique, le droit conféré est celui d'administrer. Ce qui le prouve de plus près, d'ailleurs, ce sont les dispositions qui suivent :

« Les dépenses d'entretien des bassins seront supportées en entier par les villes qui jouiront des revenus, produits et autres avantages de ces établissements.

» Néanmoins, il ne pourra être perçu aucune espèce de droit de bassin, sous quelque dénomination que ce puisse être, que sur des tarifs spéciaux approuvés par le gouvernement. »

Le « toute et pleine propriété » a donc ici un sens fort restreint; il se réduit à un droit d'administration sous la tutelle de l'autorité supérieure et vous voyez, messieurs, qu'à l'aide des dispositions que je viens de rappeler, « la propriété » pourrait dégénérer en une charge d'entretien. Les taxes à percevoir dépendent de l'approbation du gouvernement. Il les a fait modifier plus d'une fois, et si les nécessités de la concurrence obligeaient à un abaissement notable de ces taxes, la cession en toute et pleine propriété ne serait pas seulement stérile, mais onéreuse pour les finances communales.

Quoi qu'il en soit de cette question, il est du moins indubitable que les quais n'ont pas été l'objet de la même disposition.

Mais, en tant que domaine public, et ici il s'agit du domaine public communal à raison de la situation territoriale, il est constitutionnellement soumis à l'autorité communale.

Les droits d'administration et de police sur le territoire communal entier ne dérivent pas des principes de la propriété privée, mais des principes du droit public.

Tout ce qui est d'intérêt communal est par l'autorité communale. Voilà les principes constitutionnels, et en vertu de ces principes, les règlements de police applicables à la voirie, l'administration de la voie publique, tout cela est essentiellement dans le domaine public communal et ne peut lui être enlevé.

Le conflit donc qui a été sur le point d'éclater et qui est tenu en suspens n'a absolument à mes yeux aucune raison d'être. Il avait pour motif apparent les perceptions à opérer sur ces quais: mais, je le répète, ces perceptions se font non pas à titre de propriété privée, mais en vertu d'une loi, si la taxe est établie au profit de l'Etat ou d'un concessionnaire de travaux d'utilité publique ou en vertu de délibérations des conseils provinciaux et communaux, approuvés par l'autorité compétente, s'il s'agit d'une taxe perçue au profit de la province ou de la commune.

Il va de soi, messieurs, sans qu'il soit nécessaire de faire de stipulation à cet égard, que la taxe concédée à un particulier ou à une société ne peut être directement supprimée sans indemnité; c'est le cas de l'expropriation pour cause d'utilité publique; mais elle peut toujours être supprimée avec indemnité.

On peut donc dire également *à priori* que le gouvernement qui concède garantira le concessionnaire contre les conséquences éventuelles de la suppression ou de la réduction des taxes. Mais cela est surabondant.

Il en est autrement d'une taxe décrétée par l'autorité publique et perçue en vertu de l'autorisation de l'autorité supérieure. Le pouvoir souverain, appelé à autoriser la perception de la taxe; ne peut pas, sans abdiquer, se porter garant du maintien de la taxe ou promettre une indemnité à charge de tous s'il juge conforme à l'utilité publique de ne plus autoriser la perception. Il n'y a pas d'analogie sous ce rapport entre une commune et un concessionnaire.

Les raisons de décider sont essentiellement différentes dans les deux cas. Le concessionnaire agit en vertu d'un contrat soumis aux règles du droit privé.

Pour les autorités, leur titre dérive du droit public qui consacre pour elles la faculté d'imposer des taxes, et réserve à l'autorité supérieure le pouvoir souverain de les approuver ou de les improuver.

Pour une compagnie concessionnaire à qui une taxe a été concédée, la suppression se ferait sans compensation: elle ne pourrait pas trouver en elle même une indemnité.

La suppression d'une taxe, consentie au profit d'une commune ou d'une province, peut être remplacée par une autre taxe, et tout est dit.

Si l'Etat approuvant les taxes communales ou provinciales, d'après la doctrine qu'on voudrait introduire, se rend garant de toute suppression ou réduction de taxes; s'il s'oblige à indemniser toutes les communes qui font construire des quais, des places publiques, des marchés et qui demanderont a pouvoir imposer des taxes sur les quais, sur les marchés, si l'Etat va se porter garant pour les cas où il ne trouvera plus à propos d'approuver les propositions qui lui seraient faites à cet égard par les administrations, on aboutirait à des conséquences tellement déraisonnables que personne n'oserait y insister.

Ce serait, en réalité, la suppression du droit supérieur, du droit souverain qui appartient à l'Etat!

L'Etat droit évidemment conserver sa liberté d'appréciation; il doit rester maître de décider si la taxe doit être ou non approuvée ou maintenue.

Du reste, en cette matière et spécialement pour les taxes de la ville d'Anvers, le principe que je defends a été consacré et appliqué.

Le traité de 1863, ayant pour objet le rachat du péage de l'Escaut, a formellement stipulé que les taxes locales imposées par la ville d'Anvers seraient, dans

leurs ensemble, dégrevées; et le dégrèvement s'est fait et tout naturellement sans indemnité.

M. COREMANS. — Le dégrèvement a été fait.

M. FRERE-ORBAN. — C'est ce que je dis : il a été fait sans indemnité.

M. COREMANS. — Il était fait à l'époque de cette stipulation.

M. FRÈRE-ORBAN. — Il a été préparé, en 1861, et il a été approuvé par un arrêté royal du 21 juillet 1863. Voilà exactement ce qui s'est passé.

Dans les garanties que l'on voulait donner à la ville d'Anvers, il y avait, de la part de M. le ministre des finances, une inconséquence flagrante. La ville, on s'en souvient, élevait certaines prétentions à une perception de taxe en rade, en vue des établissements projetés par M. Strousberg. Le ministre a contesté cette prétention. Il lui a répondu, avec raison : Votre titre à la perception résulte uniquement de l'arrêté du 21 juillet 1863, auquel vous donnez une fausse interprétation. Je puis ordonner la révision de cet arrêté, quand bon me semble.

Si vous insistez, dit le ministre, je n'hésiterai pas à proposer le retrait de cet arrêté royal qui fera tomber tout titre à la perception. Et l'honorable ministre ne me semble pas avoir vu qu'en pareil cas, du moment où il aurait garanti la ville contre la suppression ou la réduction de ces taxes, il ne lui restait plus dans la main qu'un sabre de bois, un pistolet de paille, un fusil de papier. Il n'avait absolument rien; il avait abdiqué son droit. Il n'avait plus de lien pour contraindre la ville à se maintenir dans les termes de ce qu'il considérait comme juste et légal.

Heureusement la déclaration faite par M. le ministre en section centrale n'est reproduite dans aucun texte de loi. Elle est formellement contestée et je ne pense pas qu'on y persistera.

Maintenant, messieurs, à côté du droit que je viens d'établir et qui est, je crois, incontestable, de faire disparaître les taxes par le seul refus de les approuver, vient se placer une question de bon sens, de bonne administration et d'équité vis-à-vis des communes, c'est que tout gouvernement soucieux de ses devoirs prendra en considération la situation financière des communes intéressées.

Le jour où l'intérêt général commandera la réduction ou la suppression des taxes de la ville d'Anvers, l'Etat n'ira pas jeter la perturbation dans les finances de cette ville et créer là une crise.

Dans les cas de ce genre, il y a des ménagements à garder, des mesures de transition à prendre dans l'intérêt de la bonne administration, et un gouvernement, quel qu'il soit, n'y faillira pas.

Ainsi, quand l'Etat a supprimé les octrois, il eût pu dire, en vertu de son droit souverain : Les villes et communes à octroi chercheront d'autres moyens d'impositions.

Mais on a compris qu'il en serait résulté une perturbation dans la situation financière de ces villes et communes, et on a recherché les moyens d'atténuer les conséquences de cette mesure, commandée par l'intérêt général.

D'honorables membres de cette Chambre, et notamment un grand nombre de ceux qui siégeaient sur les bancs de la droite, ont contesté qu'il fallût faire quelque chose pour les villes et communes à octrois, et ce n'est pas sans peine que l'on a fait admettre des mesures transitoires en leur faveur.

Les difficultés qui résultent de ce que des taxes soient perçues au profit d'une caisse communale à raison d'un objet d'intérêt général, montrent, une fois de plus, l'avantage qu'il y aurait à replacer le port d'Anvers, comme il l'était autrefois, dans les mains de l'Etat.

Si nous ne pouvons pas réaliser ce bien immédiatement, il faut y tendre; c'est la pensée d'avenir qui doit dominer les mesures actuelles.

C'est en me plaçant à ce point de vue, c'est en considérant que l'Etat rentrera pleinement, à une heure donnée, en possession du port d'Anvers, dans les conditions que j'ai dites; d'accord avec la ville, avec le commerce, et en sauvegardant tous leurs intérêts; c'est en me plaçant à ce point de vue que j'examine les conventions qui nous sont soumises.

DES VOIX : A demain !

M. FRERE-ORBAN. — Si la Chambre veut bien le permettre, je continuerai pendant quelques instants encore.

DES VOIX : Oui ! oui !

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est continuée à M. Frère-Orban.

M. FRÈRE-ORBAN. — Messieurs, d'après ce que je viens de dire à la Chambre, elle pressent que j'admets sans difficulté le principe de la convention faite avec la ville.

L'Etat construira les quais; c'est conforme aux idées que nous-mêmes avons fait prévaloir, en mettant à la charge exclusive de l'Etat l'exécution de la grande écluse du Kattendyk et le quai du Rhin.

Il y aurait peut-être à faire des réserves en ce qui concerne les expropriations que l'exécution des plans nécessite.

Eh bien, tout considéré, et après avoir mûrement examiné la chose à ce point de vue, j'admets également que les expropriations résultant de l'élargissement des quais doivent rester à la charge de l'Etat.

Mais ici, se présente une question de la plus haute importance : Quels doivent être les travaux à exécuter ? La dépense sera énorme, messieurs, il ne faut pas se faire d'illusions à cet égard.

La commission instituée en 1870 a indiqué un ensemble de travaux indispensables, qui doivent exiger des sommes fort considérables.

Voici, messieurs, ce que je lis dans le rapport de cette commission, en date du 10 novembre 1870 :

« Les divers ouvrages que nous venons d'indiquer, comprenant : la construction du mur de quai, vis-à-vis des terrains acquis par le docteur Strousberg, la reconstruction et l'élargissement des quais, l'endiguement de l'Escaut aux abords de la ville, le canal de la dérivation des eaux d'inondation des environs de Gand et l'agrandissement de l'embouchure du Rupel, *constituent un ensemble de travaux considérable qui exigera une très grande dépense;* nous n'hésitons pas cependant à en recommander la prompte exécution, parce qu'il s'agit d'atteindre un résultat important et d'une utilité générale pour la Belgique entière. »

Il est donc indubitable que la dépense sera très-grande; elle exigera des millions. Le plan est à ce point onéreux, qu'ayant à s'expliquer à cet égard l'honorable M. Jacobs disait : « C'est l'idéal à atteindre un jour. »

Énumérant les travaux, indiquant ce qui devait être fait actuellement et ce qu'on pouvait réserver à l'avenir, il ajoutait, en parlant des travaux dont nous nous occupons aujourd'hui : « Je les appellerai les travaux de l'avenir »; faisant allusion aux dépenses que ces travaux devaient exiger, l'honorable membre s'exprimait ainsi :

« Quand l'heure sera venue, que faudra-t-il faire?

« *Dans mon opinion, il est juste que l'Etat et la ville interviennent chacun pour sa part; il y aura à faire des expropriations considérables et à construire le quai. Eh bien, si, par exemple, l'Etat construisait le quai et si la ville se chargeait des expropriations, peut-être la dépense serait-elle répartie équitablement.* »

L'idéal, messieurs, va se réaliser; l'avenir c'est demain; ce plan que l'honorable membre laissait entrevoir dans un lointain avenir, le cabinet actuel propose de l'exécuter; l'honorable M. Jacobs estimait qu'il serait juste que les expropriations fussent à la charge de la ville; le cabinet pense qu'elles doivent être mises à la charge de l'Etat; la convention faite avec la ville d'Anvers porte en effet :

« Art. 1er. Les quais seront construits aux frais de l'Etat; il supportera aussi la dépense des expropriations que l'exécution du plan rendrait nécessaires. »

M. JACOBS. — Je laissais les produits à la ville.

M. FRERE-ORBAN. — Oui, oui, j'en parlerai tout à l'heure. En présence de l'opinion émise par M. Jacobs, non pas comme représentant, mais comme organe du gouvernement, c'est assurément un succès tout à fait inespéré pour l'administration communale d'Anvers d'avoir mis toutes ces dépenses à la charge de l'Etat, elle n'aura de ce chef à supporter aucune dépense quelconque.

On nous a dit que dans l'ordre d'idées de l'honorable M. Jacobs, si l'on mettait les expropriations à la charge de la ville, on lui laissait les produits des quais. Mais tous les quais actuels rapportant 100,000 francs, exagérez ces produits tant qu'il vous plaira pour l'avenir; mettez-les en regard des dépenses à faire et qui ne seront pas moindre de 10 ou 12 millions, et vous verrez qu'il n'y a point de compensation. La ville garde, d'ailleurs, une partie notable du produit des quais et elle n'a aucune dépense à supporter du chef des expropriations.

Plus la dépense sera considérable, plus nous devons nous y montrer attentifs. Quelle sera cette dépense? On n'en sait absolument rien. Montera-t-elle à 60 ou à 80 millions? On l'ignore. Autre question tout aussi grave à mes yeux. Quel sera le plan à exécuter? Tout l'avenir du port est là. Nous avons un plan qui a été élaboré par la commission spéciale instituée en 1870 et qui était composée d'hommes très-compétents. Ce plan a été soumis à une enquête par l'administration communale. Dans cette enquête — que j'ai ici sous la main — l'administration communale d'Anvers a fait comparaître tous les hommes en état de lui donner un avis sur la très grave question soulevée.

L'administration communale, fortifiée par l'appui de la commission, fortifiée par l'approbation donnée, selon l'honorable M. Jacobs, par le corps des ponts et chaussées, au projet de cette commission, — a obtenu, dans cette enquête, l'assentiment de tous ceux qui ont été entendus, sauf un seule personne.

L'unanimité est, pour ainsi dire, complète.

Messieurs, à ces travaux très importants, très sérieux pour l'avenir du port d'Anvers, on en ajoute un autre : c'est un pont.

Ici, loin d'être d'accord, les appréhensions les plus vives se manifestent partout. Tous les rapports du conseil communal, relatifs à l'examen de ces travaux, font les réserves les plus absolues quant à l'établissement du pont. L'administration communale et bien d'autres personnes compétentes craignent les conséquences de l'établissement de ce pont.

L'administration communale en est à ce point convaincue que, dans les rapports qui lui ont été soumis, il est formellement exprimé qu'on réserve complétement l'opinion de la ville sur l'établissement du pont. Cette réserve, on la croit utile parce que les plans de l'ensemble des travaux doivent être soumis, avant leur exécution, au conseil communal d'Anvers. Mais on oublie qu'il y a ici un contrat par lequel, *à priori*, l'Etat s'est obligé à exécuter ce pont.

Les mêmes appréhensions qu'on trouve dans tous les actes du conseil communal se rencontrent dans le rapport de la section centrale.

On est aussi inquiet, aussi incertain, parce qu'on n'a aucun avis, aucun acte, aucun document d'un homme compétent quelconque sur les conséquences possibles de l'exécution de ce pont.

Une seule personne a parlé, ce n'est pas M. le ministre des travaux publics avec son corps d'ingénieurs.

Une seule personne a parlé: c'est M. le ministre des finances. Il a parlé pour contredire un plan sur lequel on est unanime; il a parlé pour se lier et s'engager irrévocablement quant à ce pont que tout le monde redoute.

Comment justifier l'opinion téméraire, dois-je dire, que je tremblerais, pour ma part, d'avoir osé assumer? On ne peut la justifier que d'une façon.

La Compagnie immobilière trouve sa spéculation meilleure par l'établissement d'un pont; les terrains acquerront plus de valeur; on l'annonce, du reste. Mais la sécurité du port, la sécurité de la rade, qui a été consulté, qui a parlé? Aucune personne autorisée.

Je me trompe : l'honorable ministre a invoqué une autorité : c'est l'autorité militaire.

Voici ce qu'il nous dit au sujet de ce pont :

« J'ai recueilli à l'unanimité cette opinion que la création d'un pont fixe est, militairement parlant, le complément indispensable de toutes les dépenses militaires qu'on a faites à Anvers. Si nous ne le faisions pas dans un intérêt civil, nous serions amenés à le faire tôt ou tard dans un intérêt militaire. »

Il semble qu'il y ait là comme une sorte d'ironie de venir présenter l'établissement de ce pont à Anvers comme une nécessité militaire et de le voir accueillir, à ce point de vue, par les honorables représentants d'Anvers. (*Interruption.*)

Messieurs, je ne veux pas contester, puisque tel est l'avis, à ce qu'il semble, des spécialités militaires, que l'établissement d'un pont fixe ne puisse être une chose utile au point de vue militaire à Anvers; mais il me

semble qu'il n'y a aucune espèce de raison, aucune, de sacrifier le plus petit intérêt civil à l'intérêt militaire en cette circonstance.

Nous avons un corps de pontonniers qui, j'imagine, a pour mission de jeter des ponts en cas de nécessité, et où pourra-t-il le faire avec plus de sécurité que sous le canon de la place, là où il en serait difficilement empêché?

Si donc l'intérêt militaire paraît être plus satisfait de l'établissement d'un pont fixe que d'un pont volant, qu'il jetterait lui-même en cas de nécessité, évidemment, il n'y a aucun motif de s'engager, par contrat, à faire une pareille chose, sans qu'on ait examiné si l'intérêt de la rade, le régime du fleuve, les exigences de la navigation permettent l'établissement de ce pont. (*Interruption.*)

Moi, je n'ai pas d'opinion, je ne me prononce pas; je ne le condamne pas *à priori* d'une manière absolue; je dis seulement que nous ne savons rien; qu'on veut nous appeler à nous prononcer, à engager l'Etat, et que nous n'avons aucun éclaircissement, aucun renseignement et aucun avis d'un homme compétent quelconque, sur les conséquences possibles de l'établissement de ce pont.

VOIX NOMBREUSES : A demain !

Séance du 25 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE M. TACK, 1er VICE-PRÉSIDENT.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est continué à M. Frère-Orban.

M. FRÈRE-ORBAN. — J'ai indiqué quelles étaient la nature et l'importance des travaux qu'il s'agit d'exécuter à Anvers. J'ai montré que nous n'avions, à l'appui des propositions qui sont faites et des engagements qui ont été pris, aucun élément propre à former notre conviction.

On n'a a nous soumettre ni plans, ni devis; le seul plan qui existe et qui émane d'une commission spéciale, qui avait été instituée par le gouvernement, est combattu, en partie et dans un point essentiel, par l'honorable ministre des finances.

J'ai cherché à savoir quelles dépenses ces travaux pourraient exiger.

Des hommes qui méritent confiance, à cause de leurs connaissances spéciales, qui n'ont pas fait le métré des travaux, qui n'ont pu les évaluer d'une manière complète et comme s'ils allaient en prendre la responsabilité, prétendent qu'on peut estimer de 70 à 80 millions de francs l'ensemble des travaux indiqués par la commission spéciale instituée en 1872.

Ce chiffre est fortement contesté par l'honorable ministre des finances.

Pour bien faire apprécier la situation — et l'on verra tout à l'heure dans quelles vues j'agis ainsi — je veux m'en tenir en quelque sorte aux propres évaluations du gouvernement pour montrer immédiatement à quelle conséquence nous arrivons.

L'honorable M. Malou estime que les travaux compris dans la convention faite avec la ville d'Anvers coûteront 15 à 18 millions de francs.

Nous n'avons aucun élément d'appréciation ni de contrôle. Nous ne savons pas au juste ce qui est compris dans cette vague évaluation. Nous savons seulement qu'elle porte sur le plan restreint, qui exclut les grandes expropriations et qui est préconisé par l'honorable ministre des finances. Ce ne sera donc rien exagérer que de prendre le chiffre de 18 millions.

Le quai du Rhin et l'écluse de mer pour lesquels un crédit de 1 million seulement a été voté, coûterait au minimum 6,700,000 francs.

La dépense serait beaucoup plus considérable pour les quais si je l'établissais d'après les données résultant d'une adjudication publique et où le prix de soumission de l'entrepreneur a été porté à 10,000 francs par mètre courant.

Le chiffre de 18 millions, ceux que nous-mêmes nous indiquons, devraient, en ce cas, être singulièrement augmentés.

Je m'en tiens à des estimations qui paraîtront, sans doute, modérées. Le pont doit coûter au moins 4,500,000 francs. Je ne tiens pas compte pour le moment des actions que l'Etat doit recevoir de ce chef, recherchant uniquement quels devraient être tout d'abord nos débours.

Nous avons également à exécuter la station. Je ne sais quelle dépense elle exigera. Je suppose que l'on ne verra aucune exagération à porter en ligne une somme de 4 millions pour la station, ses dépendances et son raccordement avec le chemin de fer.

Enfin, d'après la nouvelle convention que M. le ministre vient de faire avec la ville d'Anvers, usant de l'option qu'il s'était réservée par la convention faite avec la Société immobilière, il prend à la charge de l'Etat des travaux qu'il estime lui-même à 12 millions de francs.

Nous voici arrivés à 45,200,000 francs. Et remarquez que dans cette somme de 45,200,000 francs ne sont pas comprises les grandes expropriations qu'il faudrait faire, si le projet principal de la commission, était adopté.

Dans cette somme de 45,200,000 francs, nous ne comprenons pas l'endiguement de l'Escaut aux abords de la ville; nous ne comprenons pas le canal de dérivation des eaux d'inondation des environs de Gand; nous ne comprenons pas l'agrandissement de l'embouchure du Ruppel, tous travaux déclarés indispensables par des hommes compétents, par des hommes spéciaux, par la commission de 1862.

Je crois donc que pour donner une idée des engagements qu'il s'agit de contracter, aucun renseignement n'étant fourni par le gouvernement, ces indications ne seront pas sans utilité. Je ne fais pas un devis; les notions les plus essentielles me feraient complétement défaut. Mais je veux établir et c'est là uniquement mon but, que nous aurons à faire des dépenses très-considérables.

Quelles sont maintenant les ressources pour faire face à ces travaux? Il n'en existe pas.

Le trésor est à sec, les caisses sont vides, l'emprunt de 240 milllons, récemment contracté et qui n'est pas entièrement versé, est tout à fait absorbé.

Dans une note adressée par M. le ministre des finances à la section centrale, en réponse à la question que je me pose moi-même, celle des voies et moyens, on a dit que, sur l'emprunt de 240 millions, il restait disponible une somme de 11 millions.

C'est là une pure illusion.

Le complément de crédit à voter pour des travaux déjà décrétés et en cours d'exécution absorbera et bien au-delà cette somme disponible.

Il y a quelques jours, le 20 de ce mois, M. le ministre des finances a déposé des crédits à allouer au département des travaux publics pour une somme de près de 10 millions de francs.

Le disponible de l'emprunt de 1873 est donc manifestement absorbé.

Sans doute, messieurs, les travaux dont nous nous occupons ne sont pas de ceux qu'il faut exécuter sur l'heure et dans le cours d'un même exercice.

Il faudra évidemment plusieurs années pour les exécuter mais, quoi qu'il en soit, pour le premier exercice, nous ne savons pas quels sont les voies et moyens à y appliquer.

Si je résume ce que j'ai eu l'honneur de dire à ce sujet, l'absence d'un plan auquel j'attache pour ma part, au point de vue d'Anvers, la plus grande importance, l'absence de voies et moyens, il semblerait assez naturel que ma conclusion dût être de dire : « Ajournons, attendons que nous soyons plus éclairés »; eh bien, je ne conclus pas ainsi.

Sans me faire illusion sur les sommes très considérables que nous devrons appliquer au port d'Anvers, profondément convaincu que les travaux recommandés par la commission sont indispensables, je suis disposé à en décréter le principe.

Je convie la Chambre, je convie mes amis à voter, dès maintenant, la convention faite par l'Etat avec la ville d'Anvers.

Le plan définitif de la rectification des quais reste à décider. On ne demande de crédit pour l'exécution d'aucune partie qui puisse être contestée.

L'honorable ministre des finances, sentant bien le vice de la situation, nous a dit : Avant de mettre la main à l'œuvre, des études complètes seront faites ; on fera appel à tous les hommes de science, on consultera tous les hommes compétents ; nous réunirons tous les éléments propres à former notre conviction ; nous n'arrêterons un plan que lorsque nous serons bien convaincus qu'il réalise toutes les conditions désirables. Il est même vraisemblable qu'on fera une entreprise d'ensemble, qui sera plus profitable et à l'entrepreneur et au trésor, et la Chambre sera saisie ultérieurement des demandes de crédits qui seront nécessaires.

Eh bien, j'accepte ces conditions ; votons la convention faite avec la ville d'Anvers, et attendons les propositions du gouvernement, quant au plan en lui-même.

La ville d'Anvers a stipulé que le plan des travaux à exécuter lui sera soumis avant d'être arrêté par le gouvernement. Il est donc simple, et à plus forte raison, que la Chambre ait aussi son mot à dire, dans cette question et qu'elle réserve son opinion.

D'après les idées qui ont été exprimées par l'honorable ministre des finances et qui sont peu favorables à l'exécution, dans une partie essentielle, du plan de la commission, il ne peut être indifférent à la ville d'Anvers que la Chambre soit appelée ultérieurement à se prononcer sur l'exécution du plan le plus favorable aux intérêts du commerce et de la ville et qui rencontre dès à présent, sur nos bancs un appui sympathique.

Il s'agit d'ailleurs d'un travail qui ne sera pas probablement l'œuvre exclusive des ministres actuels.

Il pèsera sur les gouvernements futurs, la responsabilité sera partagée. Eh bien, au début même, acceptant cette responsabilité, nous demandons à être éclairés pour la prendre également quant à l'exécution du plan.

Messieurs, nous venons de nous occuper de la partie la plus importante des propositions qui nous sont soumises.

Mais une seconde convention qui, depuis les modifications qu'elle a subies surtout, n'intéresse plus que d'une manière éloignée la ville d'Anvers, est également déférée à notre examen.

Elle comprenait d'abord une vente de terrains et l'exécution de travaux importants pour le port, confiés à une société concessionnaire.

Depuis, le gouvernement a proposé d'assumer l'exécution de ces travaux de telle sorte que l'opération se réduit maintenant, pour la Compagnie, à une spéculation, très légitime d'ailleurs, sur la revente des terrains.

J'ai, messieurs, pour apprécier cette convention faite avec la Société immobilière une rare liberté d'esprit. Le jour où le conseil communal d'Anvers a pris la résolution de demander d'être substitué à l'*Immobilière*, des personnages importants de cette ville se sont rendus chez moi, me priant d'appuyer la réclamation de la ville ; j'ai répondu que s'il s'agissait de faire une faveur ou un cadeau à quelqu'un, mieux vaudrait assurément le faire à la ville d'Anvers qu'à une société particulière ; mais que je ne pensais pas qu'il y eût lieu d'approuver la combinaison projetée ; qu'accomplie par la ville ou par l'*Immobilière*, elle ne me paraîtrait pas plus utile aux intérêts généraux. Je croyais, je crois encore que les intérêts de la ville, ses intérêts permanents, l'avenir du port d'Anvers, demandaient de conserver sur la rive droite les terrains propres à des établissements maritimes et qu'il serait imprévoyant de les transformer en terrains à bâtir, quel que fût le bénéfice que pût procurer aujourd'hui une pareille opération.

Le jour où l'honorable ministre des finances est venu annoncer qu'il allait négocier avec la ville d'Anvers et probablement se mettre d'accord en indiquant les bases de cet arrangement, je pus donc dire incontinent à l'honorable ministre des finances : Ce n'est pas une amélioration, c'est une aggravation de la situation. Et, en effet, dans le premier arrangement, la société ou la ville qui voulait se substituer à elle devait exécuter des travaux considérables : dans le deuxième arrangement, les travaux étaient mis à la charge de l'Etat pour déterminer l'*Immobilière* à partager avec la ville les bénéfices de son contrat réduit à la revente des terrains.

La convention avec la Société immobilière est étrange, si étrange que je ne puis la considérer que comme le résultat d'un égarement passager. Je n'ai rien à critiquer assurément du côté de la Société immobilière et de ses administrateurs.

Leur devoir, leur premier devoir était de veiller aux intérêts qui leur sont confiés et de faire pour la compagnie les affaires les plus utiles et les plus fructueuses. Ils ne sont pas chargés de la défense de l'Etat ; ces intérêts

sont placés en d'autres mains, et je n'hésite pas à dire ici qu'ils ont été sacrifiés. Pour expliquer les actes qui ont été faits, l'honorable ministre des finances invoque des fantômes des difficultés imaginaires.

Il parle du contrat fait avec M. le docteur Strousberg comme étant un embarras pour lui. Il sait à peine, il ignore même encore ce qu'était en définitive la convention faite avec le docteur Strousberg. Celui-ci était-il un concessionnaire ou l'acquéreur de terrains sur lesquels il créait des établissements maritimes qui restaient sa propriété.

L'honorable ministre a relu le contrat et il n'y a pas même trouvé le mot concessionnaire. S'il avait voulu s'éclairer sur ce point, il aurait pu se faire représenter les documents qui accompagnent le rapport de la section centrale fait sur la convention de 1869. Il y aurait vu que le docteur Strousberg était, quant aux établissements maritimes, le concessionnaire d'un objet d'utilité publique qui n'était pas susceptible de propriété privée. Voilà ce qui est énoncé tout au long dans le document auquel je viens de faire allusion.

Il n'aurait dû se donner aucune peine pour reconnaître la nature des droits conférés à cet égard au docteur Strousberg, et ne pas considérer comme une conquête d'avoir stipulé, dans la convention nouvelle, un droit de rachat qui n'est pas écrit dans la première. Si le droit de rachat convenu pouvait signifier que, avant le terme, les raisons les plus impérieuses d'utilité publique ne permettraient point d'abolir les taxes, moyennant juste et préalable indemnité, et que, après le terme, la taxe devrait être maintenue à perpétuité, pareille stipulation, loin d'être utile, serait, au contraire, fort dangereuse.

L'exclusion de toute clause de rachat dans la convention avec le docteur Strousberg laissait les parties sous l'empire du droit commun et sauvegardait mieux l'intérêt public. On eût donc bien fait de ne rien modifier sous ce rapport.

Une seconde considération préoccupait l'honorable ministre des finances : il devait veiller à la créance de onze millions due à l'État.

En quoi donc les intérêts de l'État étaient-ils exposés ?

L'État avait aliéné, il y quatre ou cinq ans, un domaine très important dans la ville d'Anvers même, 100 hectares de terrains ! Il était détenteur de trois millions et demi reçus à compte. Depuis lors, cette propriété avait acquis une plus-value considérable. Il avait un privilége, lui vendeur non payé, il n'avait aucun risque à courir.

Mais on était exposé à des retards ; il y avait des lenteurs à redouter ; un procès était possible, qu'il aurait fallu soutenir contre le docteur Strousberg. Eh ! messieurs, que signifient ces retards, ces lenteurs ? En quoi même eussent-ils été préjudiciables aux intérêts de l'État ?

Les terrains de la citadelle du Sud sont destinés à quoi ? A faire des fortifications nouvelles en remplacement de celles qu'on doit supprimer. Celles qui existent peuvent parfaitement subsister aussi longtemps qu'on ne jugera pas à propos de les remplacer.

Dans le système militaire, elles sont suffisantes ; c'est l'intérêt civile qu'on veut servir en substituant une fortification à une autre.

On pouvait donc attendre la réalisation des terrains pour payer les travaux militaires à exécuter.

Mais, messieurs, il n'y avait pas même de difficultés sérieuses pour régler la situation avec le docteur Strousberg. Ses obligations étaient telles et si peu contestables que tout accommodement devait être nécessairement préféré par lui à un procès qu'il devait perdre indubitablement. Aussi, il offrait spontanément de subir un sacrifice plutôt que de courir au-devant de celui qui devait lui être imposé d'autorité de justice.

Cette situation même déplaisait à l'honorable ministre des finances. Il craignait de décourager les capitaux étrangers appelés à s'intéresser dans les affaires du pays, s'il les montrait exposés à quelque perte, à quelque désastre ; il en était ému, il en était touché. C'était probablement en songeant aux preneurs de l'emprunt 3 p. c. que cette émotion lui était venue.

Messieurs, je ne suis pas plus insensible que l'honorable ministre aux pertes que peuvent éprouver ceux qui s'intéressent aux entreprises de l'État. Mais quand je considère le grand nombre d'entrepreneurs ruinés et pour lesquels personne n'a jamais songé à venir demander la moindre indemnité pour les dédommager des pertes qu'ils avaient faites en exécutant des travaux pour le compte de l'État ; quand je songe à ceux qui ont été ruinés par l'exécution de l'écluse du Kattendyk, à ceux qui ont été réuinés par l'exécution des travaux d'approfondissement du canal de Bruges ; quand je songe aux entrepreneurs du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui ont mis des millions dans cette entreprise et qui, n-ayant pu l'achever, se sont vu confisquer ces millions qui ont servi à l'entreprise actuelle, qui est la première ligne du Grand-Central, je me demande si les appréhensions que l'honorable ministre témoigne en cette circonstance sont bien à leur place.

C'est de la mise en scène, c'est de la fantasmagorie pour essayer d'expliquer ce qui est inexplicable.

Il n'y avait aucune inquiétude à avoir, aucune incertitude sur le remboursement de la créance de 11 millions dus à l'État ; il n'y avait pas de préoccupation à concevoir au sujet des lenteurs ou des retards qu'on pouvait subir ; il n'y avait non plus personne à ruiner dans cette affaire.

Du moment que l'honorable ministre des finances était décidé à renoncer à créer des établissements maritimes au sud d'Anvers, du moment que le gouvernement ne voyait plus dans ces magnifiques terrains que des terrains à bâtir ; — mais il ne lui restait que l'embarras du choix des moyens de tirer parti pour le trésor, au plus grand profit du trésor, de la réalisation de ces terrains, tout en rendant le docteur Strousberg indemne, oui indemne pour n'avoir pas rempli ses engagements.

Tous ces prétextes sont vains ; ils ne servent qu'à couvrir les desseins que le gouvernement voulait réaliser. Nous allons les voir se développer.

Rendons-nous d'abord compte de la situation en ce qui touche la convention faite avec le docteur Strousberg.

Le docteur Strousberg achetait à l'État 98 hectares de terrains provenant de la citadelle du Sud, et s'engageait à exécuter une série de travaux considérables, et

parmi ceux-ci était comprise la construction de 1,100 mètres de quai le long de l'Escaut

L'exécution des travaux devait lui procurer 10 hectares par emprise sur le fleuve.

Il y avait donc en totalité 108 hectares, et en chiffre rond, 50 hectares étaient spécialement affectés à des établissements d'utilité publique.

Pour le surplus, le docteur Strousberg payait 14 millions de francs et s'obligeait à créer des bassins, des docks, des entrepôts, etc.

Je ne veux pas rechercher si le gouvernement a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de cette convention. J'avais, à ce sujet, beaucoup de choses à dire; mais je n'aime pas les récriminations; je les abandonne; je prends la situation telle qu'elle est.

Je suppose qu'on a fait tout ce qu'on devait faire pour obtenir du docteur Strousberg le payement des terrains qu'on pouvait lui livrer. Il est en défaut de remplir ses engagements. Mis en demeure de s'exécuter, il devait inévitablement être condamné à des dommages-intérêts ou perdre les avances qu'il avait déjà faites. C'est la voie qui est nettement indiquée; ce n'est pas celle que croit devoir suivre l'honorable ministre des finances.

Il fait élaborer un nouveau plan.

Qui l'a élaboré ? Ce ne sont pas, je présume, les agents de l'Etat. Nous n'avons, en effet, à l'appui de ce nouveau plan, aucun avis, aucune opinion d'un ingénieur quelconque du département des travaux publics. Et que fait-on ? On supprime d'un trait de plume les établissements maritimes et l'on décrète que les 49 hectares de terrains qui étaient réservés pour des établissements d'utilité publique seront, eux aussi, transformés en terrains à bâtir. Ce n'est pas plus difficile que cela.

Quoiqu'on fasse disparaître les établissements maritimes qui étaient projetés, on maintient la station; car la station doit accroître la valeur des terrains.

Au plan projeté dans de pareilles conditions, on ajoute une innovation : c'est un pont ; un pont qui se fera pour améliorer encore la condition des terrains, et ce pont, c'est l'Etat qui le fera. Il le payera. Il recevra des actions de la société qui pourront valoir quelque chose un jour, je le veux bien; mais en attendant, l'avance des capitaux se fera par l'Etat.

Voici le projet.

Le lot de la spéculation ainsi admirablement constitué, M. le ministre des finances prend sans scrupule la résolution d'abandonner gratuitement à M. le docteur Strousberg les 49 hectares de terrains qui étaient réservés pour des établissements maritimes, par cela seul que M. le docteur Strousberg n'a pas rempli ses engagements vis-à-vis de l'Etat!

Dans quel pays, sous quelle latitude vit-on jamais une pareille opération! Si on la présentait comme devant être faite au profit du docteur Strousberg, il n'y a personne qui oserait affronter un débat public sur ce point. Mais ce docteur Strousberg est un homme de paille. Il figure ici pour la frime. Les 49 hectares de terrain sont donnés gratis, par l'entremise du docteur Strousberg, qui n'a pas rempli ses engagements, à la Société immobilière, qui ne remplira pas les engagements du docteur Strousberg.

Ah ! si la Société immobilière s'était mise en place du docteur Strousberg pour exécuter les établissements maritimes, je concevrais qu'on lui eût fait des faveurs des avantages, s'il avait été justifié que l'entreprise du docteur Strousberg, telle qu'elle avait été faite, était téméraire. Mais on supprime tout et si, dans la convention primitive, il semble qu'il y ait encore certaines charges à supporter, on fait une réserve destinée à devenir bientôt efficace, qui fait disparaître toute obligation onéreuse, et l'on abandonnera gratis 49 hectares des terrains qui étaient affectés à des établissements d'utilité publique.

C'est manifestement la Société immobilière qu'on a eu en vue de favoriser. Il faudrait être aveugle, sourd et muet pour ne pas voir et ne pas comprendre cette situation.

Les projets une fois arrêtés, l'honorable ministre des finances veut les fortifier par l'adhésion de la ville d'Anvers.

Il est clair, en effet, que si la ville d'Anvers bat des mains aux propositions du ministre. Il est d'autant plus fort vis-à-vis de nous.

Il envoie donc le plan nouveau de l'appropriation des terrains de la citadelle du Sud au collège échevinal d'Anvers et, sur la demande expresse, ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'administration communale d'Anvers, *sur la demande expresse de M. le ministre des finances*, on lui écrit la lettre suivante :

« Anvers, le 15 décembre 1873.

» Monsieur le Ministre,

» Nous avons examiné le plan de transformation des terrains de la citadelle du Sud, que vous avez bien voulu nous communiquer.

» *En présence des difficultés de toute nature qui mettent obstacle à la réalisation des plans du docteur Strousberg, difficultés que vous nous avez signalées dans notre dernier entretien*, nous croyons pouvoir vous déclarer que, sauf quelques détails d'exécution, *ce nouveau projet présente encore*, dans notre opinion, de sérieux avantages au point de vue non-seulement des nombreux intérêts des propriétaires et habitants des sections limitrophes, mais encore des intérêts généraux de la ville. »

Ainsi, c'est à raison des difficultés, des embarras que M. le ministre a exposés, que l'on admet le nouveau plan *qui présente encore* des avantages sérieux pour la ville.

Le projet nouveau vient en seconde ligne. On ne s'y rallie qu'à raison des difficultés que rencontre, selon le ministre, l'exécution du premier.

L'habileté de l'honorable ministre des finances est grande ; mais il avait affaire à d'aussi habiles que lui.

L'administration communale d'Anvers, examinant le plan qui lui était soumis, voit immédiatement que la spéculation sera magnifique. Telle est sa conviction.

Aussi, par une lettre du même jour, 15 décembre, la ville d'Anvers demande à être substituée à M. Strousberg, si l'on résilie le contrat passé avec lui. Rien n'est fait, rien n'est conclu.

En présence de cette déclaration de la ville d'Anvers, M. le ministre des finances se tait ; il garde le silence le plus absolu ; mais il y a quelqu'un qui sait qu'il

faut se hâter. Et le 22 décembre, la Société immobilière contracte avec le docteur Strousberg, le pacte est formé.

Cinq jours après, le 27 décembre, l'honorable ministre des finances écrit à la ville d'Anvers :

« Vous avez demandé, si le contrat Strousberg était résilié, une option en faveur de la ville pour l'exécution du nouveau plan. Il n'a pas été, il ne pouvait être question de résilier le contrat conclu avec le docteur Strousberg, mais bien d'en modifier l'application. »

Ainsi, pour l'honorable ministre des finances, mettre l'Immobilière à la place du docteur Strousberg, supprimer les établissements maritimes, donner gratis 49 hectares de terrains destinés à des établissements d'utilité publique, dont on fait des terrains à bâtir, ce n'est pas résilier la convention ! Mais pourquoi ne le disait-il pas à la ville d'Anvers ?

C'est qu'on lui aurait répondu : Eh bien, soit, n'appelons pas cela résilier : je traiterai aux mêmes conditions avec le docteur Strousberg, et ainsi la volonté de favoriser la Société immobilière était impuissante. Mais on se fait vis-à-vis de la ville d'Anvers, et le 10 janvier on traite avec la société.

La ville aurait-elle pu traiter aux mêmes conditions? Il fallait, dit-on, une avance de fonds.

Je réponds en premier lieu qu'il ne s'agit pas de savoir si la ville aurait pu traiter aux mêmes conditions, il s'agit pour le moment de montrer que vous n'avez eu d'autre dessein que de favoriser votre protégée ; je dis en second lieu qu'il est manifeste que la ville aurait pu traiter aux mêmes conditions.

Si l'honorable ministre des finances avait soumis au docteur Strousberg tout ce qui avait été arrêté et convenu avec la Société Immobilière, il est plus clair que le jour que le docteur Strousberg aurait saisi avidement les propositions nouvelles qui lui étaient faites, qu'il en eût immédiatement trafiqué; il se serait enrichi dans cette opération loin de se ruiner; il aurait incontinent trouvé les millions dont il pouvait avoir besoin. On me répondra : On ne devait rien au docteur Strousberg; eh bien, soit; mais que devait-on à la Société Immobilière? La ville se trouvant écartée, il fallait essayer d'étouffer ses plaintes. L'une des raisons que la ville avait invoquées contre la convention faite le 10 janvier avec la Société Immobilière, c'est qu'elle allait avoir une société concurrente dans son sein, c'est qu'elle allait avoir des difficultés, des embarras avec la société qui pouvait exploiter les quais, les bassins et la rade en face de la citadelle du Sud.

Eh bien, l'honorable ministre des finances a tiré de son sac à malice une disposition qui devait fermer la bouche à la ville d'Anvers. Il a écrit dans le contrat avec l'Immobilière, art. 5 : « L'Etat se réserve l'option pendant six mois de reprendre, soit pour les créer et les exploiter lui-même, soit pour en concéder la création et l'exploitation à la ville d'Anvers, le bassin de batelage et le quai de l'Escaut. »

Vous craignez, dit-il à la ville d'Anvers, des conflits, difficultés, des embarras, des concurrences. Je vous ai réservé le moyen de vous mettre à l'aise. Vous pouvez exécuter vous-même les quais et les bassins.

L'affaire de l'Immobilière devenait bien meilleure encore qu'elle ne l'était auparavant. Est-ce habile? — Meilleure, dit l'honorable ministre des finances? Erreur complète, presque une calomnie. La Société Immobilière pense, au contraire, que ces quais et ce bassin de batelage qu'elle devait construire constituent la partie la plus fructueuse de son entreprise. L'honorable ministre des finances a ajouté : J'ai eu beaucoup de peine à lui arracher la faculté d'option? Et après cela on oserait accuser l'honorable ministre des finances d'avoir voulu favoriser la Société Immobilière! Ce serait être bien méchant.

Que n'a-t-il pas fait contre elle? Il lui a imposé la charge... de devoir céder l'obligation de construire des travaux qui doivent coûter au minimum 12 ou 15 millions de francs. On ne peut pas être plus dur à l'égard de la compagnie?

Les rigueurs du ministre contre elle devaient aller bien au delà. Ne voilà-t-il pas que l'honorable ministre des finances impose à la Société immobilière l'obligation de faire des emprunts à lots !

Elle n'en voulait pas. Lisez, dit M. le ministre des finances, lisez le projet de ses statuts : elle n'en voulait pas; — je l'ai *exigé!* Le mot y est et il est resté aux *Annales parlementaires*, je l'ai constaté.

M. MALOU, ministre des finances. — Je ne supprime jamais rien aux *Annales parlementaires*.

M. FRÈRE-ORBAN. — J'avais eu la naïveté de croire que ce pouvait être un *lapsus*, mais j'admets, puisqu'on le veut, que le mot était prémédité.

Eh bien, il faut avoir une étrange confiance dans la crédulité publique pour oser dire que vous avez *imposé* à la Compagnie immobilière l'obligation d'émettre des emprunts à lots, alors que, pendant de longues années, elle l'avait sollicité par vous-même sans avoir jamais pu l'obtenir.

Voilà, messieurs, les pitoyables raisons qu'on ne craint pas de nous donner pour couvrir les actes faits avec l'Immobilière.

L'affaire aussi savamment combinée pour le plus grand profit de la société, — les 49 hectares abandonnés gratuitement, — les appétits sont d'autant plus vivement excités dans Anvers.

Ses mandataires voient là une très belle et très fructueuse opération; ils désirent en faire profiter la ville : rien de plus légitime. La ville décide qu'elle demandera à être substituée à la Société immobilière.

Elle démontre que la faculté d'option qui lui a été réservée, afin de l'exclure de l'opération, est un leurre qu'elle qualifie nettement « de piége financier. »

Elle s'adresse à la Chambre, elle rappelle ce qu'elle a fait dès le 15 décembre, elle sollicite le rejet de la convention faite avec la Société immobilière.

On lui répond : Le docteur Strousberg est lié, il est trop tard ; tout est fini.

Avec quelle hauteur, messieurs, on traite la ville d'Anvers! Ce 26 février, elle écrit à M. le ministre des finances :

« Monsieur le ministre,

« Quoique nous n'ayons pas été appelés directement à émettre un avis sur la convention du 10 janvier 1874, entre M. le Ministre de finances et la Compagnie immobilière de Belgique, relativement à la cession de la citadelle du

Sud et de ses annexes, et à l'appropriation des terrains à en provenir, les questions qui s'y rattachent nous ont paru d'un intérêt si majeur pour notre ville, que nous cru devoir en déférer l'examen au conseil communal.

« *Celui-ci, protestant énergiquement contre la convention qui lui a paru hautement préjudiciable aux intérêts de la ville, a approuvé les conclusions du rapport ci-joint que les commission réunies du commerce, des travaux et des finances lui ont fait, à ce sujet, en séance du 23 de ce mois, et nous avons été chargés d'en adresser un exemplaire en guise de pétition aux Chambres législatives et au gouvernement, avec prière d'y faire un accueil favorable.*

» En nous aequittant de cette mission, nous avóns l'honneur de vous informer, M. le ministre, que nous nous mettons à votre disposition, si vous croyez que, dans l'intérêt des modifications à apporter à cette convention, une entrevue est désirable. »

Et le ministre répond :

« Vous avez cru devoir en déférer à l'examen du conseil communal, vous m'informez qu'il a protesté énergiquement contre la convention, qui lui a paru hautement préjudiciable aux intérêts de la ville et vous a chargés d'adresser aux Chambres, ainsi qu'au gouvernement, un exemplaire du rapport des commissions réunies.

« J'ai l'honneur de vous accuser réception de l'exemplaire qui était joint à votre lettre.

« *Comme je ne puis reconnaître au conseil ni le droit de protester même en guise de pétition,* selon votre expression, contre ce contrat auquel la ville n'est point intervenue, *ni de prendre part à une négociation tendant à la modifier,* si le gouvernement croyait devoir négocier, je vous remercie de l'offre que vous me faites de venir conférer avec moi « dans l'intérêt des modifications à apporter à cette convention. »

La ville d'Anvers ne s'arrête pas. Sa pétition arrive à la Chambre. Elle est renvoyée à la section centrale. Celle-ci demande des explications au ministre et le ministre répond :

« Il est très difficile de considérer *comme sérieuse* la pétition faite par le conseil communal d'Anvers.

. . . .

» Si la convention était rejetée, l'Etat ne pourrait pas même négocier avec la ville.

. . . .

« Il faudrait le consentement de l'acheteur (docteur Strousberg) et de la compagnie à laquelle il a cédé ses droits, L'acheteur lui-même *s'est évidemment lié* par un contrat avec cette compagnie.

. . . .

« Le rejet de la convention nuirait donc à l'Etat, sans pouvoir profiter à la ville *On s'étonnera à bon droit qu'un conseil communal, où se trouvent sans doute des jurisconsultes, ait ignoré une chose aussi élémentaire.* »

J'ai eu pendant longtemps, au nom des intérêts généraux de l'Etat, des démêlés avec l'administration communale de la ville d'Anvers. Je voudrais qu'on produisit une lettre de moi, un écrit quelconque approchant de ce sans-façon avec lequel on a traité les premiers magistrats de la ville d'Anvers. J'ai défendu les droits de l'Etat; mais j'ai toujours été, je pense, convenable dans mes rapports avec les autorités communales.

La discussion s'ouvre.

Un seul orateur de l'opposition prend la parole. Il dénonce l'acte fait avec l'Immobilière.

Les choses sont si graves, si patentes, qu'un souffle de l'opinion suffit à tout ébranler.

On pourrait peut-être emporter d'assaut le vote de la convention, quel qu'en soit le caractère. On a déjà l'appui de la section centrale et des représentants d'Anvers.

Mais on s'apaise incontinent dans les régions du gouvernement.

L'honorable ministre des finances, si hautain la veille, devient humble le lendemain.

Il faut sortir à tout prix de la mauvaise voie dans laquelle on s'est engagé.

L'honorable ministre des finances a pour cela un expédient tout prêt et qu'il a déjà pratiqué.

Il s'était aussi naguère engagé dans une opération pour la cession du chemin de fer du Luxembourg à une compagnie étrangère.

L'émotion fut grande.

L'honorable ministre des finances avait défendu son œuvre au Sénat; les choses en étaient arrivées à ce point qu'il ne pouvait plus se dégager; du moins, on pouvait le croire.

Il n'en est rien; il ne donne pas suite à ses premiers projets; il transforme toute l'opération, et charge le trésor public d'en payer les frais.

Le même expédient s'est reproduit aujourd'hui.

« Ville d'Anvers, dit-il, ne me tenez pas rigueur! J'ai pris à ma charge tous les travaux qui vont être exécutés dans votre ville, même les expropriations. Vous voulez plus? Eh bien, je vais charger l'Etat de construire les quais et le bassin de batelage et, cela fait, allez trouver l'Immobilière! »

Il n'est plus trop tard; il n'y a plus de fin de non-recevoir; il n'y a plus à parler de contrat; on n'est plus inconsidéré: on a le droit de pétitionner, et l'on va partager les bénéfices de l'opération avec l'Immobilière.

Qui peut se plaindre maintenant? dit l'honorable ministre des finances.

Et le partage se fait.

C'est un succès immense assurément pour les administrateurs de la ville d'Anvers. Jamais ils ne pouvaient en espérer de pareil. Mais quelle humiliation pour le ministre! C'est un spectacle affligeant, affligeant pour tous, et j'avais espéré jusqu'à la dernière heure qu'il serait épargné au pays.

J'ai accédé à l'ajournement qui a été demandé par l'honorable ministre des finances et auquel j'avais incontestablement le droit de m'opposer; j'y ai accédé dans l'espérance que cette affaire ne reparaîtrait plus, dans de pareilles conditions, devant nous. Je ne tenais pas à parler, je me souvenais! Un jour, il fut question, dans cette enceinte, du rachat du Grand-Central. L'honorable ministre des finances se leva et fit cette déclaration : Aussi longtemps que j'aurai d'honnenr d'être assis à ce banc, il ne sera pas question du rachat du Grand Central.

Ces paroles, messieurs, ont obtenu ici et au dehors un assentiment unanime, sans réserve. En s'exprimant ainsi, l'honorable ministre des finances ne s'abaissait

pas jusqu'à nous dire que s'il avait un intérêt personnel dans une affaire, il s'abstiendrait de la traiter. J'imagine que s'il avait, dans l'affaire dont nous occupons, un intérêt personnel, il ne serait pas à ce banc pour la défendre. Il nous disait par là quelque chose de plus élevé et qui répondait mieux au sentiment général. Il nous disait : Ayant été le mandataire, l'homme de confiance, l'homme responsable pendant longtemps des affaires d'une compagnie, je ne puis être le mandataire, l'homme de confiance, l'homme responsable au nom de l'Etat pour traiter avec elle.

La considération des personnes et la dignité du gouvernement ont un égal intérêt à ce que de telles situations ne soient point tolérées.

Les positions équivoques peuvent aisément faire germer dans l'esprit du public des suppositions périlleuses. A un ministre désintéressé, agissant dans de semblables conditions, peut succéder un ministre non désintéressé et qui même, à l'abri du prestige de son prédécesseur, ne craindrait pas de traiter, au nom de l'Etat, des affaires dans lesquelles ses intérêts personnels se trouveraient engagés, et alors la corruption ferait bientôt sentir ses effets, et alors la corruption, comme une gangrène, ferait de profonds ravages dans la société.

Alors aussi, le gouvernement serait sans prestige; il n'inspirerait plus le respect aux populations: il serait sans force pour l'accomplissement de sa mission sociale. (*Interruption.*)

Voilà quel fut pour nous le sens de la déclaration de l'honorable ministre des finances et j'aurais un regret amer si je l'avais mal comprise ou si je devais croire maintenant qu'il l'a oubliée.

Nous n'avons pas à supputer ce que vaut l'opération : bonne ou mauvaise, peu importe, c'est à raison de la position de celui qui l'a négociée au nom de l'Etat qu'elle est condamnable et qu'elle est frappée dans l'opinion d'une suspicion légitime.

On s'apprête à nous démontrer que l'opération n'est pas aussi belle que l'on paraît le supposer. L'ardeur que l'on a mise à la poursuivre et à la partager ne semble guère favorable à cette thèse.

La section centrale le prend néanmoins sous sa protection. Elle avait approuvé le ministre repoussant dédaigneusement la réclamation de la ville d'Anvers.

Elle approuve maintenant le contrat qui constate la victoire de la ville sur le ministre; on voudrait même faire honneur de ce succès aux membres de la section centrale.

Après avoir montré beaucoup de complaisance pour le ministre, il n'est pas étonnant qu'on soit plein de complaisance pour soi-même.

On a tort, nous dit-on, de critiquer ce qu'on a fait avec l'Immobilière: Voyez ce qu'on a fait avec la ville d'Anvers, pour la grande enceinte : et l'on compare le prix de ces deux opérations. Mais, messieurs, l'une des opérations a eu lieu en 1859, et l'autre en 1874. Il ne s'est écoulé que quinze ans entre les deux cessions de terrains.

C'est déjà une premère observation décisive; en voici une seconde : on a voulu, en 1859, faire une faveur à la ville d'Anvers; l'estimation a été beaucoup plus élevée que le prix de la cession. La ville d'Anvers, en 1859, offrait officiellement à l'Etat de lui garantir qu'on réaliserait 12 millions des terrains de l'ancienne enceinte. Et enfin, en troisième lieu, d'après la disposition adoptée les bénéfices au delà de 10 millions devaient se partager entre l'Etat et la ville, ce qui rend sans valeur toute objection, toute comparaison.

Depuis, l'Etat, par une autre faveur faite à la ville d'Anvers, a renoncé à partager les bénéfices, mais ce n'en était pas moins le principe de l'opération engagée.

Il y a preuve acquise que les terrains ont une bien autre valeur aujourd'hui qu'alors.

Le contrat a été fait, avec le docteur Strousberg, en 1869.

Le prix ne s'appliquait qu'à un peu plus de la moitié des terrains vendus. (*Interruption.*)

Il y avait 49 hectares destinés à des établissements d'utilité publique. Eh bien, la somme de 14,000,000 a été payée pour les terrains destinés à être revendus.

Sans doute, il y avait une rémunération espérée des travaux à exécuter; mais il n'en est pas moins vrai qu'une notable partie de ces constructions étant supprimée, on abandonne, sans compensation, 49 hectares à la Société immobilière.

Au surplus, de cette époque à celle où nous sommes, il y a quatre ou cinq ans, il y a déjà, de l'aveu de tous, une plus-value indiscutable.

Mais, messieurs, la convention additionnelle qu'il a fallu faire avec la ville d'Anvers, pour obtenir son adhésion a singulièrement aggravé la situation; l'engagement primitif de l'Immobilière sauf la réserve faite dans l'article 5, l'engagement primitif pris par la Société immobilière, consistait dans l'exécution, par elle, de travaux importants. Ils ont été estimés par l'honorable ministre des finances à 12 millions de francs, depuis qu'il s'agit de les reprendre des mains de l'Immobilière.

Dans cette première combinaison, de grands capitaux devaient donc être engagés par la société ; la rémunération était incertaine ; on pouvait expliquer par là le prix stipulé par le gouvernement pour l'ensemble des terrains.

Mais dans la seconde combinaison il n'y a absolument rien de semblable ; dans la nouvelle combinaison il y a uniquement des terrains à vendre ; la ville trouvait la première combinaison tellement favorable qu'elle voulait être substituée à la Société Immobilière et qu'elle consentait à payer à l'Etat la dépense du pont, à la lui payer comptant ! 4,500,000 francs. Ces 4,500,000 francs et les 12 millions de travaux, dont la ville devait se charger, restent aujourd'hui complétement à la charge de l'Etat. L'acte, je demande pardon de l'expression, l'acte me paraît véritablement insensé. Le thème est cependant déjà trouvé.

Sur l'observation que je fis que l'on reprenait les charges en laissant les bénéfices à la compagnie, l'honorable M. Jacobs m'interrompit, en disant : « Ce n'est pas l'avis de M. Jottrand.

Est-il bien vrai que M. Jottrand ait ainsi parlé.

Je vois, en effet, ceci dans son discours.

« Laissons de coté dans la question dit M. Jottrand les grands et les petits quais ; ils rapporteront largement

ce qu'ils coûteront. Les grands quais, les quais de rivière serviront, en effet, *à conquérir sur l'Escaut un territoire supplémentaire* DE 10 HECTARES en outre des 108 précités, ET CE TERRITOIRE, siége de magasins, de hangars et d'entrepôts, sera très productif; il en sera de même des petits quais de bassin. »

Or, d'après la convention faite avec l'Immobilière, ce territoire, conquis au moyen des travaux exécutés par l'État, reste la propriété de la Compagnie.

L'Etat va dépenser 12 millions pour conquérir *dix* hectares de terrain; il les donne à la Compagnie.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Non.

M. FRÈRE-ORBAN. — L'honorable ministre des finances dit que non. Mais qu'il y prenne garde; il a déclaré le contraire. *(Interruption.)* Je sais bien que c'est exorbitant, incroyable.

L'honorable ministre des Finances n'y croit plus. Eh bien, la section centrale a posé une 31e question à M. le ministre des finances et elle est ainsi conçue :

« Si la ville ou l'État, usant de l'option qui leur est réservée, construit le quai de Strousberg, les terrains ainsi reconquis sur le fleuve seront-ils néanmoins la propriété de la Société du Sud d'Anvers, conformément au n° 5 de l'article 1er du contrat, ou appartiendront-ils à celui qui, en construisant le quai, les aura conquis ?

« Dans ce cas, la partie conquise entière devra-t-elle être remblayée par l'Etat ou la ville, ou seulement la bande de 45 mètres dont parle l'article 5 de la convention ? »

M. le ministre des finances répond :

« Aux termes de l'article 1er du contrat du 10 janvier, l'Etat vend à la fois les terrains actuels de la citadelle du Sud et les terrains à conquérir sur l'Escaut par la construction du nouveau quai.

« L'article 5 réserve un droit de reprise partielle et éventuelle.

« L'hypothèse prévue par cette dernière disposition se réalisant, c'est-à-dire, la faculté de reprise étant exercée, le concessionnaire doit rétrocéder les terrains repris : ils lui sont payés à raison de 40 francs le mètre carré, et le prix principal total est réduit en proportion. »

M. le ministre des finances persiste-t-il ?

M. MALOU, ministre des finances. — Voulez-vous que je m'explique?

M. FRÈRE-ORBAN. — Vous aurez le temps de me répondre. Vous pouvez dire oui on non et non faire un discours au milieu du mien.

Maintenant, messieurs, la ville d'Anvers a-t-elle compris autrement que moi la réponse faite par M. le ministre des finances à la section centrale ?

L'une des raisons déterminantes du conseil communal d'Anvers pour rejeter *le bénéfice* de l'option que vous lui offriez d'exécuter, elle, les quais et le bassin de batelage se trouve dans le rapport que j'ai sous les yeux.

J'y lis ;

« Le rapport et la convention du 16 Janvier démontrent que cette faculté de la reprise n'est qu'une fiction; il importe d'insister encore sur ce point.

« Tous les travaux sont à la charge de la ville; d'après le calcul de l'honorable échevin Lefebvre, il y en a pour environ 12 millions; ajoutez 3 ou 4 millions pour l'outillage; ajoutez-y surtout 3,700,000 francs pour le terrain, soit un total d'environ 20 millions, représentant un intérêt de 900,000 francs, à recouvrer au moyen des droits de quai, etc.

« Et à qui profiteront ces travaux ? *A la Société immobilière,* dont les terrains acquerront aussi une plus-value considérable.

« *Bien plus, messieurs, et c'est ici que se montre la spéculation dans toute sa laideur, la ville ne payerait pas seulement* les terrains appartenant réellement à la Compagnie, mais *elle payerait aussi ceux que, par ses murs de quai, elle aurait acquis à ses frais exclusifs sur le fleuve.*

« C'est ainsi que, pour 40,000 mètres cédés réellement, la ville aurait à payer 3,700,000 francs, soit brut 94 francs le mètre, quand la Société ne paye à l'État que 14 fr. 30 c., réalisant ainsi, sans rien faire, un bénéfice de 80 francs le mètre !

« Vous avouerez, Messieurs, que voilà une belle opération ! Se faire payer huit fois la valeur du terrain cédé et avoir pour rien des travaux qui font valoir les terrains avoisinants ! *Mais la ville ne se laissera pas prendre à ce piége financier.* »

La ville n'a pas voulu se laisser prendre à ce piége financier; on veut y faire tomber l'État. Ce que je viens de lire me parait assez clair et assez décisif.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Du tout.

M. FRÈRE-ORBAN. — Pas encore?

M. MALOU, Ministre des Finances. — Pas du tout.

M. FRÈRE-ORBAN. — Ainsi donc tout le monde s'est trompé?

M. MALOU, Ministre des Finances. — Non; vous seul.

M. FRÈRE-ORBAN. — Seul avec la ville d'Anvers.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Non.

M. FRÈRE-ORBAN. — Ah ! la ville d'Anvers ne s'est pas trompée. — Faut-il relire?

« Je dis bien plus, Messieurs, et c'est ici que la spéculation se montre dans toute sa laideur : la ville d'Anvers ne payerait pas seulement les terrains appartenant à la Compagnie; mais elle payerait aussi ceux que, par ses murs de quai, elle aurait acquis à ses frais exclusifs sur le fleuve. »

Maintenant, que fait l'honorable ministre des finances, dans la convention qu'il a conclue avec la ville d'Anvers?

Il stipule que toutes les réductions qu'il pourra obtenir sur le prix des terrains profiteront aux deux parties. Il va donc les payer.

Les terrains nécessaires pour le bassin de batelage vont être payés; il en coûtera une très grosse somme à l'État; il y a une bande de 45 mètres de large, le long des quais sur 1,100 mètres de longueur. L'Etat va la payer : cela est dans la convention. Il lui en coûtera plusieurs millions.

Est-il concevable que l'on n'ait pas réservé ces terrains au moment où l'on faisait la cession à la compagnie? Est-il concevable que l'État reprenne, contre argent, soit une fraction des 49 hectares qu'il abandonne, soit une fraction des 10 hectares conquis sur l'Escaut et conquis par ses propres travaux?

Cela paraît inouï et cependant tout le monde jusqu'à présent l'a compris ainsi.

Mais en opérant ainsi, on enlève à la compagnie l'opération la plus fructueuse et son entreprise. L'honorable ministre des finances nous affirme que tel est l'avis de la Société Immobilière. Mais l'honorable ministre a lui-même fait le compte de la compagnie.

Il a dit: Si la compagnie exécute les travaux, le prix de revient des terrains sera de 42 francs, et si elle ne les exécute pas, si c'est la ville ou l'Etat qui les fait, le prix de revient sera de 28 francs.

Je ne m'entends pas beaucoup en spéculation, n'ayant jamais spéculé; mais il me semble que les terrains qui coûtent, 42 francs constituent une opération moins bonne que lors qu'ils n'en coûtent que 28.

Peut-être l'honorable ministre des finances, plus habile que moi en cette matière, va-t-il me prendre en pitié si je me permets de discuter de pareilles choses; mais enfin je ne puis comprendre que les terrains, lorsqu'ils reviennent à 42 francs, constituent une opération plus fructueuse que lorsqu'il ne reviennent qu'à 28 francs.

Ah! c'est qu'il y a à tirer parti des quais et du bassin; ce sont les produits des quais et du bassin qui vont faire la merveilleuse opération.

M. JACOBS. — Vous êtes plus malin que vous ne le disiez. *(interruption).*

M. FRÈRE-ORBAN. — N'est-ce pas? *(Nouvelle interruption).* Je m'en étais un peu douté.

C'est donc là qu'est le côté mystérieux et merveilleux de l'affaire. Eh, bien, voici comment je l'analyse.

Tous les bassins d'Anvers et tous les qnais d'Anvers produisent aujourd'hui un million de francs.

On aura au sud un petit bassinet de 4 hectares et 1,100 mètres de quai qui ne représentent pas le tiers des quais de la ville d'Anvers.

On dépensera des sommes très considérables pour les édifier et les outiller.

Je suppose qu'il n'en coûte que 12 millions, je consens à ce que l'on exagère beaucoup l'accroissement des arrivages et, en tenant compte des installations que l'on va préparer ailleurs, je demande comment on va trouver dans ce petit bassin et sur cette fraction de quai 600,000 francs de produit net, non pas pour réaliser un bénéfice, mais pour avoir simplement la rémunération à 5 p. c. des capitaux qui seront engagés!

(*L'orateur demandant à se reposer un instant, la séance est suspendue pendant 10 minutes.*)

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est continuée à M. Frère-Orban.

M. FRERE-ORBAN. — Messieurs, j'ai pensé, pendant cette courte interruption, que, pour éviter toute méprise sur le sens des dispositions de la convention en cas d'exercice du droit d'option, et surtout pour ne pas causer à la Compagnie immobilière ce grand préjudice d'être privée de l'obligation de construire et d'exploiter le bassin et le quai, nous ferions très sagement de ne pas user du droit d'option, si l'on pense qu'il y a lieu d'approuver la convention avec l'Immobilière.

Mais est-il possible de ratifier cette convention? Je ne le crois pas.

Il me paraît impossible que l'Etat se lie pour l'exécution d'un pont sur l'Escaut.

Je comprends que, tout en conservant sa liberté, l'Etat veuille examiner ultérieurement la question de savoir s'il fera ou s'il ne fera pas un pont.

Mais qu'il se lie par contrat, cela est-il admissible? Cela est-il admissible lorsque nous n'avons absolument aucun élément, pas un seul, si ce n'est l'avis, à ce qu'il paraît, de l'autorité militaire et j'ai aujourd'hui pour ma part, même au point de vue militaire, des doutes très sérieux sur la prétendue unanimité qui a été invoquée, nous n'avons absolument rien qui puisse nous rassurer sur les conséquences de la construction d'un pont sur l'Escaut. Indépendamment des opinions produites aujourd'hui, des doutes que vous voyez se manifester, des hésitations qui existent de toutes parts, des réserves qui sont consignées partout et qui cependant seraient inopérantes en face de l'engagement pris par l'Etat, voici l'opinion d'un homme compétent, d'un ingénieur très distingué, qui n'intervient pas dans la querelle actuelle. C'est un travail fait, il y a un grand nombre d'années, par M. l'ingénieur Kummer. Voici ce qu'il dit:

« La construction d'un pont destiné à relier les deux rives du fleuve, si même elle pouvait se faire convenablement pour l'usage d'une voie ferrée, *aurait pour premier résultat de compromettre gravement la sécurité de la rade et celle du port d'Anvers*, dont les dispositions favorables lui donnent, sous ce point de vue, la supériorité sur tous les ports du continent de l'Europe.»

M. MALOU, ministre des finances. — Quelle page?

M. FRERE-ORBAN. — *Extrait des Annales de travaux publics*, tome XIII, année 1855.

Ainsi, messieurs, sans aucune utilité si ce n'est la réalisation des terrains, on vous propose de lier l'Etat à l'exécution d'un pont fixe sur l'Escaut. Eh bien, cela seul, à mon sens, dans l'intérêt d'Anvers, devrait faire rejeter la convention. Mais surtout on ne peut pas l'approuver sans sacrifier les intérêts généraux du pays.

Vous savez tous quel est le développement remarquable des arrivages au port d'Anvers. Le nombre des navires va sans cesse croissant; le tonnage est décuplé depuis un certain nombre d'années et on prévoit qu'il grandira successivement; c'est ce qui a inspiré la conception de travaux considérables à exécuter sur la rive gauche de l'Escaut.

L'honorable M. Malou est le père ou le parrain de ces projets de travaux sur la rive gauche; on voulait, disait-il, dépenser immédiatement 125 millions pour y créer des établissements maritimes magnifiques, susceptibles de se développer encore.

Le concours demandé à l'Etat était simplement une prise d'actions de 15 millions qui auraient été productives à partir de la cinquième ou de la sixième année.

Ainsi la progression espérée est immense, l'insuffisance de tout ce qui existe sur la rive droite était manifeste aux yeux des hommes expérimentés qui avaient étudié ce plan.

Tout agrandissement au nord ne pouvait pas satisfaire à cette progression et on espérait pouvoir rémunérer après cinq ou six ans, 125 millions de francs.

Cela est assurément la preuve que les travaux à exécuter par le docteur Strousberg, et qui devaient coûter 100 millions de moins. auraient pu être à plus forte raison rémunérés.

Quoi qu'il en soit de ce point, je me demande, en présence du développement des affaires au port d'Anvers, comment nous pourrions abandonner à la spéculation 50 hectares de terrains propres à des établissements maritimes; je demande si on peut, sans crime, les transformer en terrains à bâtir.

Messieurs, je voudrais que vous puissiez jeter les yeux sur une carte d'Anvers, celle qui reproduit le plan des travaux exécutés et à exécuter et les comparer aux établissements maritimes qui existent à Liverpool.

On aurait assurément lapidé, à Liverpool, celui qui aurait osé proposer de transformer en terrains à bâtir des terrains propres à des établissements maritimes se trouvant le long de la Mersey.

Et l'on nous propose de les livrer gratis à la société, qui les revendra pour les couvrir de maisons.

Pourquoi ne maintiendrait-on pas le plan consacré la loi de 1870?

Vous avez vu en quels termes parlait de ce plan l'administration communale d'Anvers. Elle n'adhérait à l'abandon qu'à cause des embarras, des difficultés que lui avait exposés le ministre et qui sont vraiment imaginaires. Voici, sur ce plan, l'appréciation de l'honorable ministre des finances lui-même.

Il déclare, dans l'Exposé des motifs, « qu'il ne peut en méconnaître ni la grandeur, ni l'utilité; » il proclame qu'il a été inspiré « par des idées justes et légitimes » celles de donner à ces terrains de la citadelle du Sud, « une affectation utile en y créant un nouveau centre de population et d'activité commerciale. »

Dans le discours auquel je réponds, il persiste dans les mêmes sentiments. « Le plan fait en exécution de la loi de 1870, a dit l'honorable M. Malou, avait de grands mérites; Je ne les ai pas méconnus. C'ÉTAIT UNE BONNE CHOSE, EN VUE DES INTÉRÊTS GÉNÉRAUX DU PAYS, de créer au Sud d'Anvers un nouveau centre d'activité commerciale :

. . . .

« Mais ce plan menaçait la ville d'Anvers d'une concurrence quant aux établissements maritimes...»

Une concurrence! Voilà le mot de l'intérêt financier local, de la caisse communale! Voilà le mot qui explique cette parole d'un échevin de la ville: « Les établissements du Sud étaient bien plus redoutables pour nous que ceux de la rive gauche. » C'est-à-dire, qu'à son avis, le commerce aurait utilisé les premiers et non les seconds. C'est l'aveu de leur utilité.

Une concurrence! c'est-à-dire, de nombreux et vastes établissements destinés à servir le commerce dans les meilleures conditions possibles; une concurrence qui, dans de pareilles conditions, devrait être considérée comme la chose la plus heureuse, repoussée comme une affaire néfaste pouvant compromettre les intérêts d'Anvers!

Ainsi il ne faudrait pas créer d'établissements maritimes que la ville exploite! Ne disais-je donc pas tout à l'heure qu'il était de la plus haute importance pour le pays de ne pas localiser de pareils intérêts? On parle de concurence; le mot revient à propos de tous les projets qui voient le jour à Anvers : concurrence à propos du projet de la rive gauche, à propos des travaux au sud, à propos du bassin et des quais que devrait faire l'Immobilière. Il faut tout proscrire de peur des effets de la concurrence!

Je comprends la préoccupation des administrateurs de la commune d'Anvers; ils ont un revenu considérable un million qui provient des bassins et des quais; je comprends que ces administrateurs se préoccupent d'une recette importante pour faire face à leurs dépenses.

Quelle preuve plus éclante que les intérêts généraux ne devraient pas être subordonnés à des exigences financières, très dignes de considération, mais purement locales?

Quelle preuve plus éclatante qu'il faut désintéresser la ville d'Anvers; qu'il importe, au plus haut point, que la caisse communale n'ait pas à redouter la concurrence de plus vastes et de meilleurs bassins, de quais plus étendus et mieux outillés; afin que, de toutes parts, à Anvers même, on réclame le plus grand nombre de quais possible, le plus grand nombre de bassins possible, le meilleur outillage possible et dans les conditions les plus perfectionnées, pour donner au port toute sa splendeur et toute sa prospérité?

Mais, messieurs, les objections tirées de la concurrence si faibles qu'elles soient en thèse générale, sont, dans le cas qui nous occupe, absolument sans valeur.

Que va-t-on faire et que vous propose-t-on en définitive? L'Etat va exécuter les quais devant la citadelle du Sud; c'est une partie du plan du docteur Strousberg et, à vrai dire, la partie la plus difficile et la plus considérable; on va exécuter un des bassins du docteur Strousberg, le bassin de batelage.

Eh bien, messieurs, cela suffit. Arrêtons-nous là pour le moment. Réservons les 50 hectares qui étaient affectés à des établissements maritimes. Nous exécuterons le complétement des bassins au fur et à mesure que les besoins du commerce pourront l'exiger. Qui peut mieux que l'Etat réserver ces terrains le long du fleuve, je parle des terrains propres à des établissements maritimes. Quels risques a-t-il à courir? Il a 11 millions à récupérer. Mais le reste des terrains suffira, dans un court délai, à le payer de cette somme.

Si vous n'opérez pas ainsi, messieurs, qu'arrivera-t-il si tous ces terrains sont abandonnés, s'ils sont transformés en terrains à bâtir? Dans un temps donné et qui ne sera pas très long, peut-être, l'exécution de travaux sur la rive gauche devient imminente. Plus vous empêchez l'exécution de travaux maritimes sur la rive droite, plus vous hâtez le moment où l'on exécutera des travaux sur la rive gauche.

Les quais à construire le long de la citadelle du Sud forment, je le répète, la partie la plus difficile, la plus onéreuse des plans du docteur Strousberg. Les bassins seront exécutés quand la nécessité s'en fera sentir.

L'honorable ministre des finances a reconnu hautement les mérites, la grandeur — il s'est même servi de ce mot — du plan proposé en 1870. Nous pouvons le réaliser sans qu'il en coûte à l'Etat un centime de plus que la dépense qu'il veut s'imposer aujourd'hui.

Quais et bassins forment une partie de ce grand travail d'utilité publique. N'excluons pas à tout jamais la possibilité d'étendre les établissements maritimes au sud d'Anvers.

L'Etat sera obligé, dira-t-on, d'exploiter lui-même les terrains ; il n'aura plus une compagnie pour les vendre et en tirer profit.

Cette opération est des plus simples et des plus faciles ; le gouvernement l'exécute ailleurs, à l'heure qu'il est.

Le gouvernement va mettre en valeur, à Charleroi, cinquante hectares de terrain ; pourquoi ne mettrait-il pas en valeur, à Anvers, soixante à septante hectares de terrain ?

Les conditions sont absolument les mêmes. L'opération n'est pas plus difficile dans une affaire que dans l'autre. Pas n'est besoin d'une compagnie pour disposer de ces terrains ; s'il y a des bénéfices à faire, l'Etat peut parfaitement les réaliser.

Je ne m'opposerais pas, au surplus, à ce que, en pareille hypothèse, — parce qu'il y a un intérêt local évident en cause, — on traitât, à des conditions raisonnables avec la ville d'Anvers, pour la cession des terrains susceptibles d'être revendus. Elle n'aurait pas la moitié des profits, elles les aurait en totalité.

M. DE BAETS. — On pourrait demander en même temps pourquoi, pour la citadelle de Gand et d'autres encore, on a traité à d'autres conditions.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je ne parle pas de don gratuit ; je vous parle d'une cession à prix d'argent à Gand et à de bonnes conditions également.

M. DE BAETS. La citadelle de Gand appartenait à l'Etat et voyez ce qu'on en fait.

M. BARA. — A Tournai aussi.

M. FRÈRE-ORBAN. — Messieurs, qu'on n'objecte pas non plus les lenteurs possibles à cause des mesures qu'il y aurait à prendre avec le docteur Strousberg.

Je m'en suis expliqué ; rien de plus simple que de terminer avec le docteur Strousberg, qui acceptera facilement toutes les conditions qui le laisseraient indemne ou lui causeraient le moins de préjudice. Mais au besoin, dût-on attendre un peu, quel mal y aurait-il pour l'Etat ? Quelle urgence y a-t-il à construire les nouveaux établissements militaires ?

Il n'y en a aucune. On exécutera, comme le propose le gouvernement, les quais de l'Escaut ; on fera les travaux indispensables pour Anvers et on les fera aussi promptement que possible.

Ayant une rade comme celle d'Anvers et un port que nous pouvons rendre l'un des meilleurs, l'un des premiers du monde ; ayant le long de notre fleuve royal des terrains propres à des établissements maritimes, — ne les abandonnons pas à la spéculation privée ; gardons-les pour servir les intérêts généraux du commerce et de l'industrie.

Agir autrement, ce serait, selon moi, n'avoir pas la conception vraie des destinées magnifiques du port d'Anvers.

A GAUCHE : Très bien !

M. JACOBS. — Messieurs, l'honorable rapporteur de la section centrale, retenu chez lui par une indisposition assez sérieuse, a eu l'obligeance de me céder son tour de parole. Cela me permet de donner la réplique à l'honorable M. Frère-Orban.

Avant de le faire, je tiens à définir l'attitude que les députés d'Anvers prennent dans ce débat.

Tout ce qui pourrait entraîner de nouveaux retards, tout ce qui remettrait en question des conventions si péniblement conclues, sera combattu par nous.

Les amendements qui se concilient avec les conventions qui peuvent améliorer le projet sans en faire ajourner le vote, rencontreront chez nous un accueil sympathique. Il faut agir, agir sans retard ; c'est ce qui, pour nous, domine le débat.

Le discours de M. Frère, s'il traite des questions réelles, fait la part principale aux questions personnelles.

C'est ainsi qu'il nous dissait, à une moment de son discours, que, bonne ou mauvaise, la convention avec la Société immobilière devait être repoussée à raison de la qualité du négociateur. L'honorable membre s'est étendu plus longuement sur la personne du négociateur, M. Malou, que sur la substance des conventions soumises à la Chambre.

Il a dressé un véritable acte d'accusation à charge l'honorable ministre des finances : celui-ci a commis des crimes, des actes insensés, il a eu des égarements (heureusement ils ne sont que passagers) ; je ne sais réellement de quelles énormités il ne s'est pas rendu coupable.

La plus grande énormité qu'il a commise, et son plus grand crime ne seraient-ils pas d'être assis à ce banc ? (*Interruption.*)

M. BARA. — C'est un argument de quatre ans ! (*Interruption.*) Vous n'en avez pas d'autres depuis quatre ans !

M. JACOBS. C'est un argument qui devient de plus en plus probant.

M. COOMANS. — Ce n'est pas un argument ; c'est un sentiment.

M. JACOBS. — Ce sentiment reçoit de plus en plus sa confirmation.

UN MEMBRE : Ne peut-on plus discuter ?

M. JACOBS. — Ce qu'il importe d'éviter, c'est que les discussions, au lieu de porter sur les choses, deviennent des discussions de personnes. Le discours de l'honorable préopinant semble avoir pour but principal, non pas de démontrer que les conventions sont bonnes ou mauvaises, mais que l'honorable ministre des finances a conduit ces négociations dans le but de favoriser des amis personnels.

Voilà l'insinuation permanente qui fait le fond de ce discours. Elle ne peut atteindre l'honorable ministre des finances, et j'avoue que je ne la comprends pas.

J'ai eu l'honneur, moi aussi, de m'asseoir au banc ministériel ; j'ai eu l'honneur de gérer le département des finances ; mais il ne m'est jamais venu à la pensée, ni avant que j'y fusse, ni pendant que j'y étais, ni après mon départ, qu'un ministre fût capable de sacrifier les intérêts du pays aux siens, je n'ai pas besoin de le dire mais à ceux de ces amis ?

Je ne croirai jamais, sans l'avoir vu, sans avoir mis la main dans la plaie, qu'un homme, appelé à représenter

son pays dans les conseils de la Couronne, sacrifie les intérêts généraux à de mesquins intérêts privés. *(Interruption.)*

Voix a droite : Très bien !

M. JACOBS. — Il semble que l'honorable M. Frère ait fait la gageure de soutenir dans cette Chambre les thèses les plus propres à froisser les sentiments anversois. Sans aller jusqu'à des propositions formelles, il a développé trois thèses principales. Au moment de conclure il hésite et parfois il recule devant les conséquences de ses prémisses ; il n'en est pas moins vrai que telle est la conséquence logique de tout le discours qu'il a prononcé.

Ces trois thèses sont celles-ci :

Il serait bon d'ajourner.

Il faut reprendre tous les établissements maritimes d'Anvers.

Il faut exécuter le plan Strousberg.

L'honorable membre ne propose pas l'ajournement, mais il insiste sur l'absence de plans, de devis, de voies et moyens. Vous ne savez ni ce que vous devrez payer, ni comment vous payerez cette dépense colossale dans laquelle vous vous engagez. Néanmoins, je le voterai, ajoute l'honorable membre ; mais il n'en a pas moins, en insistant sur ces points, semé dans l'esprit de certains de ses collègues, moins hardis que lui, cette idée qu'en l'absence de plans, de devis, de voies et moyens, il serait convenable d'ajourner.

Pour Anvers, l'ajournement est la pire des solutions, c'est le maintien du *statu quo*, le maintien d'un état de choses qu'il est urgent d'améliorer.

Seconde thèse de l'honorable membre : L'Etat doit mettre la main sur tous les établissements maritimes d'Anvers. Il doit reprendre à la ville ses quais et ses bassins. Désintéressons la caisse communale, dit l'honorable membre, mais enlevons à l'administration communale d'Anvers le droit de gérer ses établissements maritimes. M. Frère ne propose pas de réaliser sur l'heure ce programme, il voit dans le projet un premier pas dans cette voie et il y applaudit.

Enfin, troisième thèse : il faudrait poursuivre l'exécution du plan Strousberg, ce plan dont on ne veut pas à Anvers et dont, ainsi que le rappelait mon honorable ami le rapporteur de la section centrale, le premier échevin d'Anvers, M. Cuylits, disait qu'il est dix fois plus défavorable que la convention Limauge.

Voilà cependant les trois thèses qu'a soutenues l'honorable membre, la troisième en guise de conclusion, les deux autres simplement pour les jeter dans le débat, comme jalons d'avenir.

Je les aborderai toutes trois successivement. Mais avant de rencontrer ces thèses, je veux examiner en quelques mots si c'est M. Malou ou M. Frère qui a raison, lorsque l'un déclare que l'outillage du port d'Anvers est inférieur à celui de Tyr et de Carthage, l'autre, qu'il a été beaucoup fait pour le port d'Anvers.

A part peut-être notre savant collègue, M. Thonissen, je doute qu'aucun d'entre nous sache au juste quel était l'outillage de Tyr et de Carthage.

Je me plais cependant à croire que l'outillage du port d'Anvers n'en est plus là, car, je le reconnais, beaucoup a été fait. Mais si beaucoup a été fait, c'est surtout par la ville d'Anvers.

Depuis le moment où l'Etat, abdiquant cette mission que vous voudriez lui voir reprendre, s'est déchargé sur la ville d'Anvers de toutes les charges résultant des établissements maritimes d'Anvers, depuis qu'il lui a remis ses quais et ses bassins, la ville d'Anvers a dépensé au-delà de 15 millions pour l'extension de ses bassins.

La ville a beaucoup fait. L'Etat a-t-il fait autant ? Sans doute il a fait quelque chose. L'honorable membre rappelait hier ce qui a été fait sous sa longue administration : la construction de l'écluse de mer du Kattendyk et du quai du Rhin ; le vote d'un crédit important pour les installations du chemin de fer autour des bassins d'Anvers.

L'écluse du Kattendyk, cela remonte à 1851 ; sous le ministère de l'honorable membre, il ne fut pas question de la grande écluse de mer qu'on voit aujourd'hui au Kattendyk. L'adjudication du 15 octobre 1851 ne comportait, à l'extrémité du canal de la Campine, qu'une écluse de 12 mètres de largeur.

C'est en 1853, sous le ministère qui a succédé à celui de l'honorable membre, qu'on a décidé de porter cette largeur de 12m à 24m80, d'établir le busc à la profondeur de celui de l'écluse des anciens bassins, qu'en un mot on a fait une véritable écluse maritime, utile pour le mouvement des bassins d'Anvers.

Donc l'honorable M. Frère à concurrence de 12 mètres de largeur et son successeur à concurrence du surplus, ont coopéré, en ce point, à l'amélioration du port d'Anvers.

Le quai du Rhin, décrété en 1862, a été construit ; malheureusement, il ne l'a pas été, comme il aurait dû l'être ; il menace de s'écrouler.

Un des musoirs de la grande écluse du Kattendyk s'est effondré. Le gouvernement n'est pas responsable de ces accidents ; je ne les relate que pour démontrer que la part d'intervention de l'Etat n'a été ni très considérable, ni faite dans d'excellentes conditions.

Restent les chemins de fer ; un jour, le gouvernement a cru devoir faire, pour toutes les grandes villes du pays, d'importants sacrifices à l'effet de les doter de nouvelles installations de chemins de fer.

La loi du 8 juillet 1865 a alloué 5 millions à la ville de Liége pour son chemin de fer souterrain, 5 millions à la ville de Bruxelles, 4 millions à la ville de Gand pour leurs lignes de ceinture, 4 millions à la ville d'Anvers pour le service des bassins.

Depuis lors je suis heureux d'avoir pu hâter l'organisation des stations commerciales en proposant un nouveau crédit de 4 millions ; mon honorable successeur y a ajouté un dernier crédit de 2 millions par la loi du 12 mai 1872.

L'ensemble des sommes votées pour les installations du chemin de fer nécessaires au commerce d'Anvers s'élève à 10 millions.

Additionnons ce qui a été fait par l'Etat, comparons-le aux dépenses de la ville d'Anvers, et nous constaterons que la ville a fait pour le port au moins autant que l'Etat.

Le gouvernement reconnaît aujourd'hui qu'il doit intervenir pour une plus large part ; il consent, dans l'œuvre du redressement des quais, à prendre à sa charge la plus grande partie de la dépense.

J'applaudis à ces bonnes dispositions, qui témoignent

une intelligence, plus nette que par le passé, de cette vérité que la prospérité du pays est intimement liée à celle du port d'Anvers.

Oui, il reste plus à faire qu'il n'a été fait. Cependant il ne faudrait effrayer ni les contribuables, ni les membres de la Chambre, en grossissant cette somme plus que de raison.

Lorsque tout à l'heure l'honorable M. Frère-Orban a fait le bilan des dépenses nécessaires pour réaliser intégralement le plan de la commission de 1870, il y a mis quelque exagération.

M. FRERE-ORBAN. — Pas intégralement; ce que j'ai indiqué n'est pas l'exécution de tout le plan.

M. JACOBS. — La principale partie du plan; l'honorable membre, en effet, a eu soin de nous dire qu'il ne comprenait dans ses calculs ni l'élargissement de l'embouchure du Rupel, ni le canal de Zwynaerde à Melle.

Mais dans les travaux dont l'honorable membre à chiffré le coût (et j'aurais désiré qu'il indiquât le coût de tous, plutôt que de laisser planer dans les nuages ces queues qu'il fait entrevoir de manière à effrayer plus que n'effrayeraient des chiffres précis); dans ce qu'il a indiqué, dis-je, il y a des exagérations que je vais faire toucher du doigt.

L'estimation des dépenses que doivent occasionner les quais dont l'État entreprenait la reconstruction, par la première convention conclue avec la ville d'Anvers, est fixée par M. Frère-Orban à l'évaluation maxima : 18 millions.

Le gouvernement disait 15 à 18 millions; M. Frère-Orban prend 18 millions.

M. FRÈRE-ORBAN. — La ville dit 32 millions.

M. JACOBS. — Vous avez dit que vous preniez les évaluations du gouvernement. (*Interruption.*)

Je les prends également... (*Interruption.*)

M. FRÈRE-ORBAN. — Le plan réduit était indiqué ; d'après la ville d'Anvers, le coût était de 32 millions ; cela se trouve indiqué dans une lettre écrite au ministre des finances.

M. JACOBS. -- La plan réduit dont parle M. Frère démontre qu'il y a confusion dans son esprit entre des choses complétement différentes.

La ville d'Anvers a soumis au gouvernement deux plans d'extension de bassins au Nord, l'un allant jusqu'à l'enceinte; c'est le plan réduit, l'autre allant au delà, c'est le grand plan. Ce plan réduit ne concerne pas seulement les quais, mais l'extension des bassins au Nord, les travaux incombant à la ville d'Anvers, comme ceux incombant à l'État; c'est l'ensemble qui est évalué à 32 millions. Ne confondez pas cette évaluation avec celle de la seule reconstruction des quais.

M. MALOU, Ministre des Finances. — M. Frère embrouille tous les plans.

M. JACOBS. — La ville proposait de faire une masse de tous les bassins et établissements maritimes; c'est dans cette hypothèse qu'étendant ces bassins jusqu'à contre la grande enceinte, le devis général des dépenses s'élevait à 32 millions de dépenses.

Ne parlons plus de ces 32 millions qui concernent un autre objet.

Restons aux 15 à 18 millions, évaluation du gouvernement.

A ces 18 millions, l'honorable membre ajoute 6,700,000 francs pour le quai du Rhin. Mais le quai du Rhin est compris dans les 15 à 18 millions.

L'honorable M. Malou, d'après la convention, prenait à sa charge la reconstruction des quais depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel. Ces 6,700,000 francs font double emploi.

M. FRÈRE-ORBAN. — Vous vous trompez.

M. JACOBS. — Mais non.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Vous avez le plan sous les yeux.

M. JACOBS. — J'affirme que M. Malou, lorsqu'il nous a indiqué le chiffre de 15 à 18 millions, entendait par là la dépense des travaux de reconstruction depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel; le quai du Rhin est compris dans ces limites.

M. FRERE-ORBAN. — Il y a l'écluse...

M. JACOBS. — L'honorable membre confond encore; l'écluse projetée ne se trouvera pas dans le quai du Rhin, mais bien au-delà.

M. FRÈRE-ORBAN. — Elle est dans la dépense.

M. JACOBS. — Pas dans celle des travaux préconisés par la commission de 1870. Admettons cependant qu'il faille maintenir une partie de votre chiffre de 6,700,000 francs pour l'écluse, combien voulez-vous? 2 millions? 3 millions maximum... (*Interruption.*) Je ne pense que la dépense puisse excéder ce chiffre; l'écluse du Kattendyk n'a pas coûté 3 millions. Reste, en tous cas, 3,500,000 francs de réduction à opérer sur vos chiffres.

Viennent ensuite les travaux des quais du Sud; l'Etat reprenant ces travaux aurait, d'après M. Frère, une nouvelle dépense de 12 millions à supporter. Ici encore il faut défalquer. Il est possible que la ville d'Anvers reprenne le bassin du batelage, elle a une option pour trois mois; si elle en use, cette dépense devra être déduite.

De plus, lorsque M. le ministre des finances indiquait ce chiffre de 12 millions, il ne pouvait compter sur les réductions qu'il a obtenues depuis ; ces réductions se chiffrent par environ un million. Qu'on néglige les bagatelles, c'est parfait, mais quand on veut dresser un compte exact, il ne faut pas négliger un petit million.

Vous le voyez, messieurs, il y a beaucoup à rabattre de l'appréciation que l'honorable membre faisait de la dépense.

Il est assez difficile de l'évaluer aujourd'hui, mais dans l'ordre d'idées où nous sommes entrés, faut-il reculer devant une dépense même considérable? L'honorable membre ne le pense pas. Je la voterai, disait-il. Pourquoi s'étendre si longuement sur le chiffre de la dépense si nous sommes d'accord qu'elle ne dépasse pas la mesure des ressources du pays et qu'il faut la faire pour mettre le port d'Anvers à la hauteur de sa mission?

Il n'y a, messieurs, à choisir qu'entre deux voies: ou abandonner le port d'Anvers, renoncer à en faire l'égal de ses rivaux; ou le faire, coûte que coûte. Il n'y a qu'à choisir entre ces deux alternatives. Le gouvernement a choisi la seconde. M. Frère se dit prêt à le suivre. Je n'entends aucune voix discordante. Ne

nous récrions donc pas contre une dépense nécessaire; elle ne sera, d'ailleurs, jamais aussi forte que celle du palais de justice de Bruxelles.

Hier M. Frère, rappelant mes paroles de 1871, semblait me faire un reproche de ma timidité.

Il y a trois ans, j'indiquais les travaux qu'on décrète aujourd'hui comme un idéal à atteindre, comme l'œuvre d'un lointain avenir; je me défendais d'avoir l'intention de les proposer à bref délai. Et voilà que l'idéal se réalise, voilà que l'avenir c'est aujourd'hui.

Il faut se reporter, pour juger ces paroles, au moment où elles ont été prononcées. Que faisais-je alors? Je défendais un projet de loi allouant 22 millions pour travaux publics. Sur ces 22 millions il y en avait 6 à dépenser dans l'arrondissement d'Anvers.

On me reprochait de déverser le trésor public dans l'Escaut. J'étais, aux yeux de quelques-uns, un ministre des finances plus préoccupé des intérêts anversois que de ceux du pays.

A gauche, l'honorable M. Bara s'écriait : La ville de Tournai, elle, a fait ses quais à ses frais; que la ville d'Anvers fasse de même! Et l'honorable M. Sainctelette trouvait mauvais que la ville d'Anvers recueillît parfois un excédant des produits de ses établissements maritimes, pour les appliquer à ses dépenses ordinaires.

Organisons, disait-il, du produit des établissements maritimes un fonds spécial; mettons la ville d'Anvers quelque peu en tutelle; que jamais elle ne puisse appliquer à ses besoins ordinaires un centime du produit de ses quais et bassins.

Voilà l'opposition que je rencontrais.

M. BARA. — J'ai demandé, au contraire, que l'on traitât Tournai comme Anvers.

M. JACOBS. — L'honorable membre, à cette époque, ne trouvait pas équitable qu'on mît la dépense de la reconstruction des quais à la charge de l'État.

Son discours n'avait pas d'autre but que de détourner la Chambre du vote d'une dépense qu'il chiffrait par 35 millions. J'en étais réduit, pour défendre mon projet de crédit, à dire à ces honorables membres : Il ne s'agit pas de cette grosse dépense aujourd'hui; il s'agit de la reconstruction du quai du Rhin, de la partie du Nord. La partie Sud concerne le docteur Strousberg et quant au centre, la partie principale, c'est l'affaire de l'avenir. Vous ne vous engagez pas par votre vote à reconstruire aux frais de l'Etat la partie centrale.

Je me défendais contre les critiques de l'opposition d'alors. Quelqu'un s'est-il levé à ce moment sur les bancs de la gauche pour me dire : Ne vous laissez pas arrêter par ces objections; courage! allez de l'avant! vous êtes dans la bonne voie! ne reculez pas devant une dépense à faire dans l'intérêt du port d'Anvers, c'est l'intérêt du pays que vous servez.

Personne n'a fait entendre le langage que chacun tient aujourd'hui. Et, ceux qui n'ont pas trouvé un mot pour m'encourager alors, narguent aujourd'hui ma timidité de 1871.

Le temps a marché, voilà toute l'explication.

Ceux qui voyagent en chemin de fer s'amusent volontiers de l'allure lente des anciennes chaises de poste.

Quand plusieurs années se sont écoulées, on regarde avec dédain ce qui s'est fait, ce qui s'est dit autrefois; mais si l'on se reporte à l'époque que l'on critique, on constate souvent que le voyageur qui prend aujourd'hui le chemin de fer et qui rit de la malle-poste allait jadis à pied quand d'autres prenaient la malle.

L'honorable membre a trouvé moyen de faire d'une pierre deux coups : féliciter la ville d'Anvers des résultats qu'elle obtiendra si les conventions conclues entre elle et l'Etat sont ratifiées; rappeler que je n'entendais pas, en 1871, lui faire la partie aussi belle. Je trouvais raisonnable, en effet, de lui faire supporter le coût des expropriations.

J'interrompis l'honorable membre à cet endroit de son discours en lui disant : Je conservais à la ville tous les revenus.

Si l'on proposait à M. le ministre des finances et à la ville d'Anvers d'échanger la position créée par les conventions actuelles contre celle que j'indiquais alors, je suis persuadé que la ville d'Anvers accepterait de suite et que M. le ministre des finances n'accepterait pas.

M. MALOU, ministre des finances. — Certainement que non; j'ai toujours refusé cela.

M. JACOBS. — J'en étais persuadé. (*Interruption.*)

Et la raison en est simple. A combien chiffrait-on le coût des expropriations? De 6 à 8 millions.

M. FRÈRE-ORBAN. — M. Malou a dit 10 à 12 millions.

M. JACOBS. — Il se peut qu'aujourd'hui la valeur des terrains ait augmenté et soit arrivée à ce chiffre; il se peut aussi que l'honorable ministre n'ait parlé que de la dépense première à faire.

On a toujours admis qu'on aurait recours à l'expropriation par zônes, qui permettra de récupérer une partie de cette dépense première.

Je prends donc le chiffre de 8 millions. Eh bien, la ville d'Anvers, pour une dépense de 8 millions, aurait eu le produit total des quais.

M. Frère est revenu, à différentes reprises, sur le produit des quais et bassins : un million, dont 900,000 francs environ pour les bassins et 100,000 francs pour les quais proprement dits. Voilà le rapport actuel des établissements maritimes d'Anvers.

Quand la transformation aura été faite, que rapporteront-ils?

La Société qui voulait créer des bassins gigantesques sur la rive gauche comptait rémunérer convenablement un capital de 125 millions, nous a-t-on dit tout à l'heure.

Il y a donc moyen d'élever les produits actuels du port d'Anvers dans des proportions énormes. Le gouvernement aussi bien que la ville d'Anvers comptent sur un produit considérable; dans le premier projet de convention, soumis par M. Malou à la ville d'Anvers, projet qui porte la date du 9 Décembre 1873 et dont le texte se trouve dans les pièces qui nous ont été distribuées, il était stipulé que l'État, dans l'hypothèse du projet, percevrait d'abord 4 p. c. d'intérêt sur sa mise et que le surplus serait partagé.

On s'attendait, de part et d'autre, à obtenir un surplus, car l'on discutait sur le point de savoir si la ville d'Anvers obtiendrait 25 p. c. de ce surplus, comme l'offrait M. le ministre des finances, ou 50 p. c. comme le demandait le collége échevinal.

On supposait, de part et d'autre, que, dans un avenir

relativement rapproché, les quais auraient produit plus de 4 p. c.

Or, si, sur une dépense de 18 millions, vous obtenez un intérêt de 4 p. c., la ville d'Anvers, ayant les mêmes produits après avoir fait une dépense de 8 à 10 millions, aurait touché un intérêt de 8 p. c. et au delà.

Lors donc que j'indiquais en 1871, comme base équitable de l'opération, l'attribution à la ville du total des recettes, avec la seule charge des expropriations, je lui faisais une position plus favorable que celle que lui a créée le projet actuel.

J'adhère néanmoins au principe du projet de loi; je comprends que la ville d'Anvers ait accepté une position moins avantageuse que celle que je lui faisais.

Elle a intérêt à ce que les travaux se fassent, à ce qu'ils se fassent rapidement; on conçoit que pour en faciliter l'exécution, elle assume une part des sacrifices à faire.

M. Frère a insisté très vivement sur la nécessité de transférer un jour à l'Etat tous les établissements maritimes de la ville d'Anvers.

Il est revenu avec complaisance sur ce point. Eh bien, je lui déclare qu'il faut peu connaître le sentiment et l'esprit de la population anversoise pour se bercer de l'espoir que jamais la ville d'Anvers abandonnera volontairement à l'Etat tous ses établissements maritimes.

Elle les a acceptés dans un moment pénible, en 1815 et 1820; elle a supporté toutes les charges pendant une période assez longue; les profits ne sont venus que plus tard; Anvers a toujours su faire ce qui était nécessaire aux intérêts du commerce. La ville d'Anvers n'est jamais restée au-dessous de sa tâche; ses établissements maritimes sont le plus beau fleuron de sa couronne; elle n'est pas disposée à l'abandonner!

M. FRÈRE-ORBAN. — Et si l'on supprime les revenus?

M. JACOBS. — On ne les supprimera pas.

M. FRÈRE-ORBAN. — Dans l'intérêt du commerce?

M. JACOBS. — On ne les supprimera pas dans l'intérêt du commerce; pas plus qu'on ne supprimera les péages des chemins de fer dans l'intérêt du commerce... (Interruption.) pas plus l'un que l'autre.

M. FRÈRE-ORBAN.—On les réduira. C'est l'intérêt de la ville d'Anvers que j'ai plaidé!

M. JOTTRAND — Il peut y avoir des ports concurrents en Belgique!

M. FRÈRE-ORBAN. — Et vous aurez ces ports concurrents!

M. JACOBS. — On parle de ports concurrents. Le jour où, dans les ports concurrents, tout se fera gratis, le jour où il n'y aura plus de taxes ailleurs, votre proposition pourra se produire; mais ce jour, nous ne le verrons jamais! *Interruption.*)

M. FRÈRE-ORBAN. — Pourquoi m'attaquez-vous?

M. JACOBS. — Je ne vous attaque pas; je répond à votre discours.

M. COOMANS. — C'est le retour aux primes!

M. JACOBS. — Je suis en dissentiment complet avec M. Frère sur cette idée de centralisation.

A l'appui de sa thèse, il a cité grand nombre de faits, les uns exacts, les autres inexacts. De ceux qui sont exacts il a tiré des conséquences qui ne me paraissent pas admissibles. Nous allons les passer en revue.

Il vous a dit d'abord que la ville d'Anvers a toujours cherché à se rendre intéressante, qu'elle a dû souvent apitoyer l'État sur son sort et que cette sorte d'humiliation lui sera épargnée si, à l'avenir, tout ce qui concerne le port est concentré entre les mains de l'État.

Si la ville d'Anvers a eu parfois cette situation pénible de devoir supplier pour obtenir ce que l'intérêt bien compris du pays aurait dû lui faire donner sans même qu'elle le demandât, ces jours-là sont passés. L'on comprend qu'améliorer notre grand port, c'est rendre service au pays entier.

Le gouvernement nous prouve, de la façon la plus efficace, que ces idées étroites d'autrefois n'existant plus, et cette unanimité que nous rencontrons sur tous les bancs et dont l'honorable membre lui-même se fait l'organe, montre qu'aujourd'hui chacun comprend que l'intérêt national commande de n'épargner aucun sacrifice pour mettre le port d'Anvers au niveau des autres ports, au-dessus même des autres ports, si possible.

L'honorable membre disait encore: Mais tout, à Anvers, sera l'œuvre de l'Etat; il est donc juste que tout retourne à l'Etat. Les quais anciens sont l'œuvre de de l'Etat. Les quais futurs le seront. L'outillage le sera indirectement, puisque l'Etat garantit la ville contre tout abaissement de tarif, en promettant de lui bonifier la perte. Les bassins anciens ont tous été creusés par l'Etat; l'Etat, enfin a construit l'écluse du Kattendyk, qui a coûte, autant que le bassin du même nom.

Un de mes honorables collègues vous démontrera ultérieurement qu'il n'est exact de dire en ces termes généraux que l'Etat a construit tous les anciens quais. La ville d'Anvers y a bien sa part. Elle a consacré plus de quinze millions à l'extension de ses bassins dont la partie récente ne se borne pas au bassin du Kattendyk; elle en a construit quatre, outre la jonction très coûteuse établie entre les anciens bassins et les nouveaux.

Il ne serait pas juste, disait M. Frère à l'appui de sa thèse, d'imposer les habitants d'Anvers pour payer des travaux utiles au commerce du pays entier.

Cette injustice a existé, et Anvers ne s'en est pas plaint; longtemps la ville d'Anvers a cherché dans l'impôt les ressources nécessaires pour attendre les produits de bassins nouveaux qui ne donnaient pas immédiatement des recettes suffisantes. La ville d'Anvers n'a pas marchandé son concours; elle n'a pas demandé à l'Etat d'indemniser ses habitants; elle a supporté la mauvaise fortune, elle a le droit de profiter de la bonne.

Tout est à l'Etat, tout est la propriété de l'Etat, dit encore l'honorable membre, car le roi Guillaume n'a cédé la ville la propriété ni des quais ni des bassins.

M. Malou n'a pas été assez loin, à en croire M. Frère: il ne fallait pas se borner à revendiquer les quais, il fallait revendiquer aussi les bassins, car tous les établissements maritimes indistinctement sont la propriété de l'Etat.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je n'ai rien dit de semblable.

M. JACOBS. — J'ai textuellement pris note de vos paroles; les voici:

Vous avez dit, en citant les termes de l'arrêté du 11 mai 1815, qu'en cédant les bassins à la ville d'Anvers, le roi Guillaume n'avait eu en vue que d'en céder l'administration.

M. FRERE-ORBAN. — J'ai dit que la portée pratique était cela.

M. JACOBS. — Vous avez dit plus que cela, vous avez dit autre chose encore. Vous avez pris l'arrêté et argumentant de ses considérants, vous avez puisé dans ces considérants, qui parlent en effet d'administration, la preuve que le roi Guillaume n'a entendu remettre à la ville que l'administration des bassins comme des quais. Passant alors au dispositif de l'arrêté qui porte : « Les bassins sont cédés à la ville *en toute et pleine propriété,* » vous ajoutiez : « en toute et pleine propriété... d'administration. »

M. FRÈRE-ORBAN. — C'est l'administration que j'ai voulu dire.

M. JACOBS. — D'après vous donc, l'arrêté du 11 mai 1815 ne cède pas à la ville d'Anvers la propriété des bassins; il se borne à lui en remettre l'administration.

M. FRÈRE-ORBAN. — Le droit utile; c'est autre chose.

M. JACOBS. — Hier, nous ne parlions pas du droit utile; la contestation existait entre la propriété et l'administration et, après avoir loué M. le ministre des finances d'avoir revendiqué la propriété des quais, vous avez dit qu'il en devait être de même des bassins.

Vous insistiez sur ce que les considérants de l'arrêté du 11 mai 1815 reviennent constamment sur l'idée de remettre l'administration des bassins à la ville. Vous en avez conclu que le dispositif doit être interprété par les considérants et qu'il fallait lire : « Nous cédons les bassins à la ville en toute et pleine propriété... *d'administration.* »

Votre thèse était : Tout appartient à l'Etat; l'Etat n'a confié à la ville d'Anvers que l'administration aussi bien des bassins que des quais.

Un exemple démontrera combien sa base est fragile.

Je suppose que dans un testament un testateur s'exprime ainsi : « Voulant que mes biens soient bien administrés, je les donne et lègue à un tel en toute et pleine propriété, »

Viendra-t-il à l'esprit de quelqu'un de soutenir que le testateur n'a légué en toute et pleine propriété que l'administration, parce que celle-ci seule paraît avoir été sa préoccupation? Personne ne le soutiendra.

J'ai relu, à la suite du discours de l'honorable membre, les considérants de cet arrêté du 11 mai 1815, et j'ai trouvé d'autres considérants que ceux dont l'honorable membre a donné lecture.

J'y ai trouvé ceux qu'il a lus, mais l'honorable membre n'a pas lu jusqu'au bout.

Voici, notamment, ce qui s'y trouve; c'est la finale.

« Voulant donner en particulier une marque de notre munificence à nos villes d'Anvers, de Gand et d'Ostende... » (*Interruption.*)

M. FRÈRE-ORBAN. — J'ai lu cela.

M. WASSEIGE. — Chez vous peut-être.

M. COOMANS. — Ne dites pas le contraire alors.

M. JACOBS. — Je n'ai pas entendu cette partie des considérants, mais je m'étonne que l'honorable membre l'ayant lue, comme il le dit, n'ait pas été frappé de cette considération finale. Quand le roi Guillaume voulait faire acte de munificence vis-à-vis de la ville d'Anvers..... (*Interruption.*) aurait-il songé à ne lui conférer qu'un droit d'administration, perpétuellement révocable, de ces bassins ? (*Interruption.*)

M. FRERE-ORBAN. — Ce n'est pas révocable !

M. JACOBS. — D'après vous, ce doit l'être, car toute administration, comme tout mandat, est essentiellement révocable.

Vous avez rappelé que, sous le royaume des Pays-Bas on avait abandonné aux provinces l'administration des rivières, des canaux, etc,; que l'on avait repris petit à petit ces administrations; que l'on avait le droit de les reprendre; que c'est de par la loi et sans leur consentement qu'on les a reprises.

Ce qui est révocable, c'est la propriété.

Il n'est donc pas exact de dire que tout le port d'Anvers appartienne déjà à l'Etat.

Pour les quais, je reconnais que la question est très délicate; je reconnais qu'il y a là un procès plaidable des deux côtés; mais pour les bassins, le procès n'est plaidable que du côté de la ville d'Anvers.

L'honorable membre a encore invoqué l'intérêt des finances communales pour arriver à faire rentrer dans le domaine de l'Etat l'administration de tous les établissements maritimes d'Anvers. En ces matières nous disait-il il faut toujours augmenter les dépenses et toujours diminuer les revenus; la ville d'Anvers ne pourrait le faire et c'est dans son intérêt que je voudrais lui prendre ses bassins et ses quais.

La ville d'Anvers l'a pu, jusqu'ici au moins; elle n'est pas restée au-dessous de sa mission, ses taxes ne sont pas exagérées, ses dépenses ont été considérables; attendez qu'elle se soit montrée impuissante, qu'elle n'ait pas répondu aux besoins du commerce pour la menacer d'une expropriation pour cause d'utilité publique; dans son passé, rien ne vous autorise à prendre cette mesure de déchéance.

Elle a pu jusqu'ici faire le nécessaire, comme l'Etat l'a pu pour ses chemins de fer; l'Etat ne peut pas plus réduire à zéro ses tarifs de chemin de fer que la ville ne peut réduire à zéro ses taxes de navigation. Si, un jour, l'intérêt général obligeait à en venir là, l'intérêt général obligerait l'Etat à indemniser Anvers.

M. Frère l'a contesté en droit, mais à peine l'avait-il fait, qu'il l'a reconnu en fait.

S'il était un impôt communal qui pouvait être supprimé sans compensation, c'est l'impôt des octrois; il n'y avait eu là aucune mise de fonds de la part des villes, il n'y avait pas de travaux exécutés; on s'était borné à profiter des anciennes enceintes qui entouraient la plupart de nos villes, même Bruxelles; néanmoins, le gouvernement a compris qu'il ne pouvait jeter la perturbation dans les budgets des villes et il a établi un préciput en faveur des villes à octroi pour leur assurer un minimum égal au produit de leur octroi en 1859.

Si, sans obligation aucune, on a cru devoir le faire pour les octrois, est-il admissible qu'après avoir obligé la ville d'Anvers à prendre les établissements maritimes au moment où ils ne rapportaient rien, après l'avoir laissée s'engager dans d'énormes dépenses, on la prive des recettes correspondantes sans indemnité?

M. le ministre des finances n'a pas commis une énormité en garantissant la ville d'Anvers contre une réduction des taxes maritimes; il n'a fait qu'un acte de bonne administration et un acte d'équité.

Des voix : A demain!

Séance du 26 MARS 1874.

Présidence de Mr TACK 1er Vice-Président.

Suite de la discussion du projet de loi relatif aux installations maritimes du port d'Anvers.

M. JACOBS. — A la fin de la séance d'hier, j'étais occupé à combattre la thèse de M. Frère consistant à préconiser la reprise par l'État, sinon dans le présent, au moins dans l'avenir, de tous les établissements maritimes de la ville d'Anvers. J'en étais arrivé à examiner si l'honorable membre avait tort ou raison de blâmer M. le ministre des finances d'avoir pris l'engagement d'indemniser la ville d'Anvers, en cas de réduction des tarifs des quais.

M. Frère n'engage pas seulement le gouvernement à reprendre les quais et les bassins, il l'engage à reprendre sa parole.

L'honorable ministre des finances a promis en cas d'abaissement des tarifs, de bonifier à la ville d'Anvers la différence. Je ne lui ferai pas l'injure de croire qu'il faille insister pour que la parole donnée soit tenue.

M. Frère a fait une distinction entre les péages perçus par des concessionnaires et les taxes établies par les villes. On ne peut diminuer les péages d'un concessionnaire sans l'indemniser; quant aux taxes municipales, l'Etat est tout-puissant.

C'est là une distinction un peu subtile. En effet, il arrive fréquemment que les villes elles-mêmes sont concessionnaires de travaux d'utilité publique.

La ville de Bruxelles est concessionnaire du canal de Willebroeck ; la ville de Louvain possède son canal, comme les villes de Gand, d'Ostende et d'Anvers possèdent leurs bassins.

L'État peut-il remanier à volonté les tarifs de ces canaux, parce que les péages appartiennent à des villes alors qu'il ne pourrait toucher aux péages d'un chemin de fer ou d'un canal concédé à une compagnie? Les bassins sont aussi des ouvrages d'utilité publique ; on ne pourrait toucher aux péages établis en faveur du docteur Strousberg s'il avait établi les bassins du Sud ; pourra-t-on toujours, et comme on le voudra, réduire, supprimer même les taxes des bassins du Nord, parce qu'ils appartiennent à la ville d'Anvers ?

Heureusement cela n'est affirmé qu'en théorie pure, car l'honorable membre, après avoir contesté le droit à l'indemnité, a reconnu que jamais, en pareille circonstance, on ne pourrrait méconnaître les intérêts des finances communales, pas plus qu'on ne les a méconnus lorsqu'on a aboli les octrois.

Le gouvernement n'a d'ailleurs pas, sur tous les tarifs du port d'Anvers, un droit d'action directe.

Les droits de navigation sont soumis à son approbation; mais beaucoup d'autres n'y sont pas soumis ; bien d'autres taxes rentrent, non pas dans les termes de l'article 76 de la loi communale, mais dans ceux de l'article 77 de cette loi, qui ne soumet qu'à l'approbation de la députation permanente les règlements ou tarifs relatifs à la perception du prix de location des places dans les halles, foires, marchés et abattoirs,

C'est en vertu de cet article que la députation permanente a approuvé nos règlements sur l'usage des grues, des cales sèches, des dépôts de bois et de marbre.

La loi communale, il est vrai, pourrait être modifiée, et, si le gouvernement n'a pas d'action directe aujourd'hui, la loi peut lui en accorder une à l'avenir, mais la loi ne peut s'affranchir des motifs d'équité auxquels M. Frère lui-même n'est pas insensible.

Lors donc que M. le ministre des finances a pris l'engagement de bonifier à Anvers la différence entre les taxes primitives et les taxes réduites, au cas où il contraindrait la ville à une réduction, il n'a fait autre chose que poser un acte de bonne administration.

Messieurs, cette contestation du droit à l'indemnité ne me paraît être, dans la bouche de l'honorable membre à qui je réponds, qu'un argument pour arriver à la réalisation de sa thèse. C'est une menace destinée à engager Anvers à abandonner ses quais et ses bassins à l'Etat.

C'est probablement sous l'empire de la même idée que l'honorable membre, pendant son long passage aux affaires, a si peu coopéré aux efforts faits par Anvers pour l'extension de ses bassins.

C'est probablement le même mobile qui l'a déterminé à faire si peu d'efforts pour vaincre ce préjugé vulgaire qui voit dans les dépenses faites par l'Etat à Anvers, des dépenses d'intérêt local.

Tout cela tend au même but : faire céder à l'Etat le port d'Anvers.

L'honorable membre s'est fait l'illusion de croire que la ville d'Anvers était d'accord avec lui. La ville ne peut raisonnablement demander qu'une chose, disait-il, c'est qu'on la désintéresse : je suis d'avis de la désintéresser le jour où on lui prendra ses quais et ses bassins. Elle ne veut rien de plus.

Au mois d'août dernier, elle a formulé des propositions qui tendaient à faire gérer l'universalité des bassins et des quais par une commission mixte de délégués de l'Etat et de la ville.

Je soupçonne l'honorable M. Frère de n'avoir pas lu avec soin la lettre de la ville d'Anvers à laquelle il a fait allusion : sinon il y aurait vu que la ville se réserve la majorité dans cette commission; qu'elle se réserve, en outre, les nominations de tous les employés du port.

Ce n'était pas là, messieurs, une abdication des prérogatives de l'autorité communale, c'était admettre le gouvernement dans la commission à titre consultatif, c'était l'admettre à y jouer le rôle que joue, dans nos Chambres, la minorité, rôle de contrôle et non de gouvernement.

Si M. Frère avait lu toute la correspondance, il y aurait vu d'autres déclarations de nature à lui enlever ses illusions. Il y aurait vu, dans la lettre du 23 décembre 1873, l'administration communale déclarer que si l'Etat voulait reprendre, non pas tous ses établissements maritimes, mais simplement le terre-plein de ses quais, plutôt que de céder à ces exigences, elle romprait les négociations.

Et plus loin, dans une lettre du 5 janvier 1874, il aurait vu la ville réitérer les mêmes déclarations, ajoutant « qu'on ne trouverait pas dans toute la ville d'Anvers un seul citoyen qui n'est pas dominé par d'autres préoccupations que celles de sa ville natale, qui acceptât une semblable déchéance. »

Voilà l'opinion publique à Anvers ; elle est exprimée

par ses magistrats communaux actuels, comme nous l'affirmons ici.

Il est vrai qu'une expression de la lettre peut prêter à une équivoque dont l'honorable membre s'est emparé.

La ville d'Anvers a raison, nous a-t-il dit, mais elle se trompe; elle croit qu'on veut lui enlever sa juridiction de police; elle croit qu'on veut porter atteinte à ses droits comme pouvoir public ; et c'est pour ce motif qu'elle repousse toute convention qui, dans sa pensée, ferait passer à l'État la police du terre-plein des quais.

L'administration communale de la ville d'Anvers n'est pas aussi ignorante des lois que M. Frère le suppose, Elle sait parfaitement bien que, le jour où l'Etat reprendrait l'administration des quais, la police communale n'en souffrirait aucune atteinte.

De quoi parle-t-il, lorsqu'elle revendique la direction et la police de ses quais ?

Il y a deux sortes de police ; il y a une police d'autorité publique et il y a une police privée.

Le suisse, dans l'église, exerce une police privée, qui ne porte pas atteinte à celle que l'autorité communale a le droit d'y exercer également.

C'est cette police intérieure en même temps que la direction intérieure des quais, désormais clôturés, qui aurait échappé à la ville d'Anvers dans le premier système du gouvernement. C'est cette police et cette direction qui eussent été transférées à l'Etat.

La ville d'Anvers ne s'est pas donc trompée; elle a su ce qu'elle voulait; on ne peut se faire illusion à cet égard.

Il faut bien peu connaître la population d'Anvers pour croire que, dans le but de s'épargner quelques difficultés financières et administratives, elle consentirait à ce que la ville se désintéressât complétement de tout ce qui concerne le port d'Anvers.

Il semble vraiment, à entendre l'honorable membre, que les communes belges n'aient toutes, indistinctement, qu'une seule et étroite mission : créer des écoles, tracer des rues, les paver, les nettoyer, et voilà tout!

Tout ce qui a un but plus élevé, tel que l'organisation d'installations maritimes et commerciales, tout cela ne serait pas le lot des villes, ce serait le lot exclusif de l'Etat.

Que la ville reste dans son petit domaine et qu'elle n'en sorte jamais!

Vous n'amènerez pas la ville d'Anvers à sortir volontairement des deux domaines spéciaux qu'elles s'est créés depuis des siècles, le domaine des arts et celui du commerce.

Jamais vous ne l'amènerez à vous céder, autrement que par la contrainte, ses établissements maritimes.

On ne l'amènerait pas davantage à céder son musée. *(Interuption.)*

L'Etat l'a proposé à la ville de Bruxelles, un jour qu'elle était dans la gêne et la ville de Bruxelles a accepté. Comme Esaü, elles a vendu son droit d'aînesse pour un plat de lentilles. Eh bien, je vous le garantis, Jacob ne vendra pas le sien. *(Interuption.)* Anvers conservera son vieux patrimoine.

Nous avons le rare bonheur de n'être pas une ville ordinaire, d'avoir un cachet spécial, un double cachet; nous invoquons avec un légitime orgueil le titre de métropole commerciale et artistique du pays. Nous y tenons. Nous savons faire les sacrifices qu'il nous impose; nous savons organiser les expositions triennales à nos frais, alors qu'à Bruxelles on les organise aux frais du gouvernement. Nous ne reculons pas devant des sacrifices et, au prix de sacrifices, nous maintiendrons ces antiques attributions de l'autorité communale.

La ville d'Anvers a un passé; elle tient à en rester digne. Elle s'est toujours préoccupée des intérêts commerciaux; elle a toujours protégé les intérêts artistiques. Elle ne s'en désintéressera pas pour s'épargner quelques difficultés administratives ou financières.

Messieurs, il est heureux, dans un pays, que les villes, ces enfants d'une même mère, aient des physionomies à part et des caractères distincts. Il ne faut pas les jeter toutes dans un même moule : il faut laisser à chacune son caractère propre; soyez heureux qu'une des grandes villes du royaume ait ce double caractère et tienne à le conserver.

Après tout, messieurs, n'est ce pas un bonheur pour l'Etat que de ne pas avoir à gérer ces établissemts commerciaux d'Anvers? Si l'on en arrivait à ce point de devoir supprimer toutes les taxes et de devoir désintéresser la ville d'Anvers. il y aurait encore avantage pour le pays à laisser à la ville cette gestion des établissements commerciaux.

Et pourquoi? Mais on vous l'a dit bien des fois : si l'on gouverne bien de loin, on ne peut bien administrer que de près; ceux qui ont créé l'œuvre. ceux qui l'administrent avec un certain amour paternel et non pour gagner leur traitement, y donneront plus de soins, montreront plus de sollicitude que quelques fonctionnaires délégués par le gouvernement pour administrer une chose qui n'est pas dans la capitale.

On veut tout séculariser aujourd'hui : il semble que cela ne suffise pas; il faut encore tout centraliser. Il ne suffit plus d'attribuer à l'Etat tout ce qui a un caractère plus ou moins religieux. il faut encore centraliser entre ses mains ce qui a un cachet essentiellement communal.

S'il est un membre de cette Chambre qui devrait s'abstenir de prêcher cette doctrine, c'est M. Frère, c'est celui qui a vendu la citadelle du Sud au docteur Strousberg, celui qui a mis entre les mains d'une société particulière une fraction importante des établissements maritimes d'Anvers, sans même réserver à l'Etat le droit de rachat.

Tout concentrer entre les mains de l'Etat, c'était possible, avec le seul assentiment de la ville, jusqu'en 1869; à partir du contrat Strousberg, l'Etat y a mis lui-même un obstable, dont le projet de loi actuel fait heureusement disparaître les inconvénients.

Si l'on voulait avoir le droit de soutenir cette thèse, il ne fallait pas vendre la citadelle du Sud à une société particulière.

M. COOMANS. — Surtout à des Prussiens. *(Interruption.)*

M. JACOBS. — Je le sais, il restait un moyen d'amener le docteur à capituler, c'était de réduire les taxes sur les quais contigus aux siens. Mais je demande si un pareil moyen est digne d'un gouvernement. Lorsque vous avez concédé une ligne de chemin de fer à une compagnie, pouvez vous, pour amener cette compagnie à

capituler, créer une seconde ligne à côté de la première et abaisser de moitié ses tarifs !

J'espère, messieurs, qu'il ne sera pas donné plus de suites dans l'avenir que dans le présent à cette idée de centralisation, et j'aborde l'examen du projet de loi.

Ce projet constitue un tout, un ensemble dont les parties se lient.

Il ne faut pas croire que l'on pourrait ratifier la convention avec la ville d'Anvers et repousser celle de la Compagnie immobilière sans compromettre des intérêts sérieux.

Vous avez vu le tracé des quais; il sont coupés par quatre canaux qui servent au batelage.

Il importe de supprimer ces canaux; sinon, il faut renoncer à faire chose sérieuse.

Des quais divisés par quatre grandes coupures, cela n'est pas pratique.

Il faut donc, ou sacrifier complétement le batelage, ou lui trouver place ailleurs. Où lui en trouver une, si ce n'est sur les terrains de la citadelle du Sud?

C'est là que le projet place le bassin de batelage.

Renversez la convention faite avec l'Immobilière, laissez subsister le contrat Strousberg, et le batelage n'aura qu'à chercher dans d'autres ports un asile hospitalier qu'on ne pourrait plus lui offrir à Anvers.

Il faut, ou renoncer à l'exécution des rectifications des quais dans des conditions pratiques, ou sacrifier le batelage.

Le sud de le centre sont intimement liés. C'est au sud qu'on trouve de quoi remplacer les canaux intérieurs, dont la suppression est une des conditions essentielles de l'exécution de l'entreprise du centre.

Non-seulement ces deux entreprises sont liées par ce lien que je viens d'indiquer; mais il était d'un grand intérêt pour l'État, pour le pays et la ville d'Anvers, que l'affaire Strousberg sortit de l'état de léthargie où elle se trouve depuis 1869.

C'est une malheureuse entreprise: le docteur Strousberg, depuis quatre ans, la colporte dans toute l'Europe, l'offrant à qui veut la prendre. et personne ne se présente pour l'accepter telle qu'elle est, même au rabais.

Elle semble difficilement exécutable dans les conditions où elle a été décrétée,

Fût-elle exécutable, c'est une question très sérieuse que celle de savoir si vous pourrez établir au Sud des bassins convenables.

Vous ne le pourriez pas, dans l'état actuel de la rade.

Si vous ne rectifiez pas les quais, il est impossible que vous obteniez, au Sud, un mouillage suffisant.

On espère que la rectification produira ce resultat. C'est possible, j'en doute cependant.

Anvers se trouve malheureusement à l'extrémité de la partie de l'Escaut accessible aux navires de grandes dimensions.

Nous ne commettrons pas un crime, ainsi que le prétendait hier l'honorable membre (*interruption*), en ne mettant pas de bassins au sud; c'est au nord qu'est leur place et nous y avons de la marge, sans devoir passer sur la rive gauche.

Nous avons tout l'espace qui s'étend du Kattendyk jusqu'à la frontière de Hollande. L'Escaut est navigable sur toute cette étendue; petit à petit Anvers s'étendra en aval, et dût-il s'étendre sur une ou plusieurs communes, sauf à voir s'il n'y aurait pas lieu de fondre ces communes en une seule, où serait le mal? Le champ est immense, l'espace est indéfini.

M. le ministre des finances n'avait vis-à-vis de la compagnie Strousberg, qui ne donnait aucune suite à son contrat, que deux lignes de conduite à tenir: ou bien accepter la résiliation du contrat moyennant un dédit, ou bien admettre des modifications au plan, de façon que le docteur Strousberg, ou un successeur, pût mener l'entreprise à bonne fin.

Je suppose un instant que M. le ministre des finances eût accepté la résiliation du contrat, il n'y aurait pas eu, sur les bancs de la gauche, assez de reproches à lui adresser. Vous sacrifiez les intérêts de l'Etat, lui eut-on dit; vous abandonnez un débiteur hypothécaire, vous le lâchez!

Je ne l'ai pas lâché, moi, pendant que je le tenais: mon successeur ne l'a pas lâché non plus; il a, en modifiant le plan Strousberg, trouvé le moyen d'obtenir des résultats qui ne sont pas à dédaigner.

Le trésor est désintéressé; ses rentrées sont assurées.

Les bassins et les quais d'Anvers sont concentrés en une seule main. Je ne crains pas la concurrence, mais il n'en est pas moins certain que cette division des quais et des bassins d'Anvers entre deux administrations rivales a déjà donné lieu à des conflits, avant même la construction des quais Sud, et en eût produit de fréquents après leur mise en exploitation.

Nous avons été témoins du différend relatif aux navires qui déchargent en rade. Qui percevra la taxe sur ces navires? — C'est moi, disait la ville d'Anvers, en vertu d'un réglement qui me donne ce droit sur tous les navires qui, en rade, font des opérations commerciales. — Non, répond l'Immobilière, ce sera moi s'ils mouillent en face de mon quai.

L'Immobilière finit par transiger. On coupera la rivière en deux! Vous pouvez augurer de là à quelles difficultés on s'exposait. Ce conflit n'était que le premier d'une longue série.

Mieux valait tout concentrer en une seule et même main, afin qu'elle fût assez puissante pour mettre le port d'Anvers à la hauteur de sa situation. En dehors de la gestion, si je considère la construction, n'y a-t-il pas de graves inconvénients à ce que chacun procède isolément et de son côté: l'immobilière construira ses quais sans s'inquiéter des quais du voisin; l'Etat les siens sans se soucier de ceux de l'Immobilière. Pas d'ensemble, pas d'unité. L'avantage d'une entente est immense; il importe que cette construction soit dirigée par une seule et même initiative.

Enfin, messieurs, on trouve, par le contrat qui vous est soumis, le moyen de concentrer tous les bassins au nord; c'est au nord, sur la rive droite, c'est là qu'est indiqué l'emplacement des bassins; c'est là que l'empire français a creusé les deux premiers; c'est là que les différentes administrations communales qui se sont succédé à Anvers en ont établi quatre autres. C'est là l'endroit prédestiné.

Au sud, sont les quartiers salubres, excellents pour servir d'habitation au nord, sont les quartiers malsains, impropres à l'édification de quartiers peuplés parfaits pour la création d'établissements maritimes parce que l'Escaut y offre un excellent mouillage.

M. Frère est à peu près seul à regretter qu'on n'exécute pas le plan Strousberg.

L'honorable M. Malou a versé quelques pleurs sur la tombe de ce projet; c'était pure politesse de la part de l'honorable ministre, car je ne crois pas qu'il regrette plus que moi, plus que tous ceux qui à Anvers se sont occupés de cette question, la non-réalisation de ces bassins au sud, si, comme le gouvernement en a manifesté l'intention, l'équivalent est établi au nord. Là nous sommes certains d'avoir un excellent accès pour les navires, quel que soit leur tonnage, et dans les bassins et le long des quais.

Nous étions liés envers le docteur Strousberg.

Cela paraît ne pas préoccuper du tout M. Frère. Il se figure que, si nous repoussons le contrat avec l'Immobilière, l'Etat n'en construira pas moins les quais du Sud, le bassin de batelage, qu'il cédera à la ville d'Anvers une certaine partie des terrains.

Il n'y a à cette combinaison qu'un seul inconvénient.

Pour disposer d'une chose, il faut la posséder, et jusqu'à présent, si le contrat Strousberg était maintenu, si la convention avec l'Immobilière était repoussée, l'Etat ne pourrait disposer de rien : l'Immobilière pourrait seule disposer de tout.

On se figure qu'on aurait vite raison de la Société immobilière; elle me paraît de force à opposer quelque résistance et pendant deux ans elle s'est assuré, par une énorme clause pénale, la disposition exclusive du contrat Strousberg. Céderait-elle? C'est une hypothèse; cela est possible; le contraire l'est aussi. Dans l'incertitude, en présence de l'urgente nécessité qu'il y a de mettre la main à l'œuvre, pouvons-nous nous reposer sur cet espoir?

M. Frère se résigne, au besoin, à attendre; je ne m'y résigne pas. Assez de lenteurs! il est indispensable que nous ne perdions plus de temps, que nous marchions de l'avant. Cette nécessité est reconnue par tout le monde.

J'avais tantôt sous les yeux le dernier rapport de la chambre de commerce de Liége, l'arrondissement que l'honorable membre représente dans cette Chambre; elle y insiste de nouveau, comme elle le fait depuis plusieurs années, sur la nécessité de reconstruire les quais d'Anvers, de développer ses bassins; en un mot, de mettre Anvers dans une situation telle, qu'il puisse rivaliser avec tous les ports voisins; il faut le faire et le faire vite, dit-elle, sous peine d'être frappé d'une déchéance prochaine.

Nous avons à choisir, non pas entre le projet de loi et le programme de fantaisie que l'honorable membre a indiqué; nous avons à choisir entre le redressement général des quais d'Anvers et un redressement partiel qui supprimerait toutes les installations de batelage.

Les griefs qu'a articulés l'honorable membre contre la convention faite entre l'Etat et l'Immobilière sont-ils suffisants pour nous déterminer à repousser cette convention?

J'en compte trois principaux, en dehors du vice d'origine, sur lequel je n'ai plus à m'étendre.

Outre le péché originel, il y a trois péchés actuels :

On supprime des bassins sur la rive droite et on hâte, par là, la mise en valeur de la rive gauche, l'établissement de bassins sur cette rive.

On se lie pour la construction d'un pont sur l'Escaut.

Enfin, financièrement parlant, la convention est trop avantageuse pour l'Immobilière.

Examinons successivement ces critiques.

Le fantôme de la rive gauche, qu'on évoque pour semer l'effroi à Anvers, ne me fait pas peur dans l'hypothèse actuelle; avec les ressources qui nous restent sur la rive droite, avec la faculté d'étendre nos établissements au nord d'Anvers, si ce n'est pas le sacrifice des bassins Strousberg, qui nous empêchera de donner au commerce toutes les installations qui lui sont nécessaires.

Nous ne sommes pas dans le cas de Liverpool, dont M. Frère citait l'exemple.

Liverpool est sur une espèce de golfe; devant la ville et au delà, la Mersey est navigable pour tous les navires.

La grande profondeur de l'Escaut, au contraire, s'arrête en face des terrains du docteur Strousberg.

L'exemple de Liverpool démontre qu'on ne crée pas un port nouveau aussi aisément que l'honorable membre le pense; on n'en crée pas où l'on veut.

En face de Liverpool se trouve une ville commerciale, Birkenhead. Allez visiter ce port. Qu'y verrez-vous? Les plus beaux bassins, mais vides, absolument vides, servant de remise aux vieux bateaux désemparés. C'est l'hôtel des Invalides du port de Liverpool.

La rive gauche pourrait bien jouer le même rôle, au détriment de celui qui y engagerait ses capitaux.

Le pont effraye beaucoup l'honorable membre; il reproche surtout au gouvernement de s'être lié à l'Immobilière quant à l'obligation de le construire.

Moi aussi j'aimerais mieux que le gouvernement ne se fût pas engagé vis-à-vis d'un tiers à établir un pont. Ce qui me rassure, c'est qu'il s'est lié aussi peu que possible.

Si nous examinons, en effet, le contrat, que voyons-nous? En compensation de la plus-value que le pont doit donner aux terrains de l'Immobilière, l'État va recevoir, en actions ordinaires, un capital de 4,500,000 fr., équivalant au coût du pont.

Supposons un moment que l'Etat n'exécute pas le pont, que la Chambre ne vote pas le crédit nécessaire pour le construire. L'Etat est en défaut de remplir une obligation de faire. Or, d'après l'article 1132 du Code civil, les obligations de faire se résolvent en dommages-intérêts.

M. FRÈRE-ORBAN. — C'est cela!

M. JACOBS — C'est cela, me dit-on. C'est terrible, en effet! Vous verrez qu'il n'y a pas de quoi trembler.

Voilà donc la Société immobilière demandant les dommages-intérêts à l'Etat.

Que lui répond l'Etat?

Il lui dit : Si je faisais le pont, vous devriez me donner 4,500,000 francs d'actions; si je ne le fais pas, vous ne me donnez pas.

Que représentent ces 4,500,000 francs?

Ils représentent la plus-value résultant, pour vos terrains, de la construction du pont.

Et quelle est la moins-value que mon inaction leur cause?

C'est précisément ces 4,500,000 francs que vous ne me payez pas.

De sorte que, si l'on procédait en justice, aucun tribunal au monde ne pourrait condamner l'Etat à autre chose qu'à ne pas toucher les 4,500,000 francs d'actions.

M. MULLER. — On ferait mieux de le dire dans le contrat!

M. JACOBS. — Sans doute; mais ce ne sera pas une raison pour moi de rejeter le contrat; ce lien ne me pèse pas beaucoup, il ne me paraît pas constituer pour le gouvernement une charge sérieuse,

L'Immobilière ne songera pas à grever son capital d'un surcroît de 4,500,000 francs pour obtenir le pont; le pont ne lui vaut pas cela. Elle aura toujours sa station, qui sera celle des quais et qui, sortant de l'enceinte par une poterne qui existe déjà, sera mise en communication avec la ligne principale vers Bruxelles; elle sera le *terminus* naturel de la ligne vers Boom, Alost, etc.

M. VAN OVERLOOP. — Les Flandres et l'arrondissement de Saint-Nicolas en particulier, espèrent bien que l'engagement de construire un pont sera tenu.

M. JACOBS. — Je ne discute en ce moment qu'un point: sommes nous liés vis-à vis de l'Immobilière?

La Chambre décidera, quand le moment sera venu, en pleine connaissance de cause et en véritable liberté, quand et comment le pont devra être exécuté.

A cet égard, je ne suis pas sans avoir quelques appréhensions; je ne suis pas absolument rassuré au sujet des résultats que doit produire le pont. Les piles n'engendreront-elles pas certains attérissements?

Ce qui me rassure, ce sont les engagements que le gouvernement a contractés. Il s'engage à entretenir le fleuve en bon état de navigabilité. Il est décidé à acheter de grands dragueurs, comme ceux qui maintiennent à une profondeur permanente plusieurs fleuves en Angleterre.

Il remédiera donc aux inconvénients,s'ils se produisent, au fur et à mesure qu'ils se produiront.

M. Frère a commis une exagération lorsqu'il vous a dit que le pont n'avait l'approbation d'aucun homme compétent. J'en compte déjà deux qui, dans les débats publics, se sont prononcés en sa faveur, l'un au conseil communal d'Anvers, l'autre dans cette Chambre.

Au conseil communal d'Anvers, le membre le plus compétent en pareille matière, plus compétent à lui seul que tous les autres ensemble, M. Lefebvre, a défendu le pont et en a longuement démontré l'innocuité; il a invoqué son expérience technique, et ce qui s'est passé ailleurs dans des cas analogues.

L'un des ingénieurs les plus distingués de cette Chambre, l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu, a tenu ici absolument le même langage.

M. VAN OVERLOOP. — Il y en a encore d'autres. Un homme très compétent a demandé la concession de ce pont.

M. JACOBS. — Il y en encore d'autres, je l'admets. Je cite les noms des deux hommes qui se sont prononcés publiquement dans les débats auxquels le projet donne lieu.

L'avis de ces hommes, l'avis de ceux que le gouvernement a eu occasion de consulter, me rassure; il est de nature à démontrer que les craintes qu'on manifeste, et auxquelles d'ailleurs il sera toujours possible, à force d'argent, il est vrai, de porter remède, que ces craintes ne se réaliseront pas dans la mesure de ce qu'on a pu penser.

M. Frère a relevé avec une certaine ironie l'appui que, d'après lui, les députés d'Anvers donnaient au pont considéré comme étant de nature à augmenter la valeur de la fortification. J'avoue humblement m'être préoccupé très peu et même pas du tout du pont à ce point de vue. Je ne me suis préoccupé que des intérêts civils et commerciaux du pays et de la ville d'Anvers.

Les considérations militaires peuvent déterminer d'autres adhésions, elles n'ont aucune influence sur la mienne.

S'il faut un pont, il y aura lieu d'examiner avec le plus grand soin les conditions dans lesquelles ce pont devra être construit. Je ne renonce pas à voir établir un pont suspendu. C'est là un problème difficile à résoudre, mais l'industrie moderne en a résolu tant, que le mot impossible doit être rayé du dictionnaire.

En tous cas les piles devront être aussi peu nombreuses et aussi étroites que possible; la travée tournante pourra être remplacée par un chenal; *à priori*, je le préfère, tout en confessant mon incompétence et en suspendant mon jugement.

Pas d'alarmes exagérées, mais n'omettons pas une précaution; qu'une enquête minutieuse porte sur ce point, comme sur l'alignement et le mode de construction des quais.

La question du pont est aussi importante que l'autre.

J'arrive enfin à la troisième objection: l'opération est trop avantageuse pour la Compagnie Immobilière.

On lui enlève tout ce qui était aléatoire; on lui laisse ce qui est sûr. On lui fait un cadeau (c'est l'expression de M. Frère) de 49 hectares de terrains à bâtir; on la dispense de travaux considérables.

Si l'on disait à une compagnie de chemin de fer: Nous vous dispensons de toute acquisition de terrains, de toute exécution de travaux, voilà un double cadeau, une double économie que nous vous procurons. Que répondrait-elle? A force de me faire de pareils cadeaux, vous répondrait-elle, il ne me reste plus rien. Je n'ai pas de dépenses, mais je ne touche pas davantage de recettes.

On fait des dépenses pour arriver à des résultats.

M. JACOBS (continuant). — Sur les 49 hectares dont il s'agit, le docteur Strousberg devait établir des installations maritimes considérables qui lui eussent procuré des revenus assurés.

Il s'est établi sur cette seule base, sans mélange de spéculation de terrain, des sociétés qui prospèrent: les nombreux docks de Londres ne sont pas autre chose.

Voilà ce qu'on supprime en grande partie dans l'entreprise du docteur Strousberg; il aura des terrains à bâtir en plus, des travaux en moins, mais il sera privé de cette source de revenus qui consiste dans de grands bassins maritimes.

Ce bénéfice supprimé, vous le comptez pour rien.

Lorsqu'on a dit que M. Strousberg payait 14,000,000 de francs pour n'obtenir que 50 hectares et non pas 100, on se trompait: il payait 14,000,000 de francs pour obtenir 50 hectares de terrains à bâtir et 50 hectares à affecter à des établissements maritimes.

Si de pareils établissements étaient sans valeur, la ville d'Anvers n'eût pas dépensé tant d'argent pour acheter des terrains, pour y exécuter des travaux, pour créer des bassins, dont les revenus sont une des recettes les plus importantes qui figurent à son budget.

L'honorable membre raisonne toujours comme si les établissements maritimes du sud ne valaient rien. Il a fini cependant par concéder qu'ils pouvaient bien valoir quelque chose, pas grand'chose cependant.

L'appréciation contraire de M. Jottrand, que je lui avais opposée par une interruption, n'a pas d'après lui, la portée que j'y attribuais.

Les circonstances ont, en effet, quelque peu changé depuis que M. Jottrand faisait entrer en ligne de compte, parmi les produits des quais, les dix hectares à conquérir sur le fleuve.

C'était là un des éléments de profits sur lesquels il se basait, mais il comptait sur d'autres éléments qui ne disparaissent pas.

Voici comment il s'exprimait: « Laissons de côté les grands et les petits quais; ils rapporteront largement ce qu'il coûteront. Les grands quais, les quais de rivière serviront à conquérir sur l'Escaut un territoire supplémentaire de 10 hectares en outre des 108 précités. »

Voilà ce que l'État et la ville d'Anvers n'auront pas.

Voici ce qu'ils auront: « Ce territoire, siége de magasins de hangars et d'entrepôts, sera très productif; il en sera de même des petits quais de bassin. »

Les quais seront moins productifs pour l'Etat, qui doit payer 30 francs le mètre pour cette bande de 45 mètres de largeur sur laquelle il établira les hangars magasins, etc.

Mais pour être moins productifs, ces grands quais le seront encore.

La même diminution de revenu ne se produira pas pour les quais du bassin; le terrain qu'ils occupent n'est pas payé à l'Immobilière. Elle n'est payée que pour la surface d'eau; on lui rembourse le prix de cette surface, à la moyenne de son prix d'achat, 30 francs le mètre.

Le bassin de batalage vaudra à l'Etat. ou à la ville d'Anvers, si celle-ci le reprend, des revenus considérables.

Abandonnons donc ce point de départ erroné que les établissements maritimes ne peuvent rapporter grand chose, parce que les quais ne rapportent que 100,000 francs aujourd'hui. Tout cela sera transformé; on ne peut se faire une idée des recettes de l'avenir d'après les recettes du présent.

Cela se conçoit; quand on transforme un port, quand on le régénère, les recettes se modifient au moins autant que le port lui-même.

La ville d'Anvers aura à faire, au profit des quais nouveaux, des sacrifices dont on ne tient pas assez compte; aujourd'hui la plupart des navires entrent dans les bassins faute d'emplacements convenables à quai; le produit des bassins est le seul important.

Lorsque les quais seront meilleurs, lorsque le mouillage sera plus profond et plus étendu, vous aurez plus de navires à quai et moins de navires entrant dans les bassins.

De là, perte pour la ville d'Anvers, seule propriétaire des bassins, et bénéfice pour l'association constituée entre l'Etat et la ville d'Anvers, mais où l'Etat aura la grosse part.

Lors donc qu'on indiquait les chiffres de 42 francs d'un côté et 28 fr. de l'autre comme prix de revient d'un mètre carré de terrain, le premier dans l'hypothèse où la Société immobilière exécute les travaux, le second, dans l'hypothèse où elle ne les exécute pas, on oubliait que, des 42 fr. auxquels revient le mètre carré dans la première hypothèse, il faut déduire une part proportionnelle dans la valeur des établissements maritimes qu'elle eût créés.

Cette part équivaut soit à l'écart de 42 à 28, soit à un chiffre au-dessus ou au-dessous, il est difficile de préciser, mais incontestablement il se rapproche de cette différence.

Il ne s'agit d'ailleurs pas de comparer l'opération, telle qu'elle se présente dans cette nouvelle phase, avec l'opération, telle qu'elle se présentait dans la phase antérieure; il faut la voir telle qu'elle est aujourd'hui et se demander: L'opération étant telle, l'Immobilière recevant ces terrains à tant le mètre, fait-elle une affaire trop fructueuse; l'Etat les lui cède-t-il à trop bon compte?

Son prix de revient n'est plus 28 francs le mètre; l'Immobilière fait une concession en réduisant de 40 à 30 francs le prix des terrains à reprendre par l'Etat pour le quai du fleuve et la surface d'eau du bassin de batelage.

Cette réduction influe sur le prix de revient des hectares qui lui restent.

Je n'ai pas fait le calcul exact, mais cela doit porter approximativement ce prix de revient de 28 à 30 francs le mètre. Est-ce trop bon marché? Voilà la question. Devons-nous repousser la cession de ces terrains à raison de 30 francs le mètre?

Le rapport de la section centrale indique un élément de comparaison; il rappelle que, même en ne prenant que le prix de 28 francs le mètre, on vend aujourd'hui ces terrains deux fois plus cher qu'on n'a vendu à la ville d'Anvers les terrains de l'ancienne enceinte.

Je n'admets pas cette comparaison, dit M. Frère; elle pèche par la base. Il y a quinze années qui se sont écoulées depuis.

Quinze ans, non, mais dix, car il ne faut pas prendre pour point de départ la date à laquelle la loi a été votée, mais la date à laquelle la livraison devait être opérée. C'est évident.

M. FRERE-ORBAN. — Oh! oh!

M. JACOBS. — Je m'étonne de l'interruption. Quoi! on décide de céder l'enceinte à la ville d'Anvers en 1864, cinq ans après le vote de la loi ou à une époque antérieure si les travaux des nouvelles fortifications étaient terminés plus tôt. Cette hypothèse-là ne s'est pas réalisée et on ne s'attendait pas à ce qu'elle se réalisât. On a donc eu en vue, en votant la loi, de livrer l'enceinte à la ville d'Anvers en 1864.

On a — puisqu'on livrait en 1864 — fixé le prix des terrains d'après la valeur présumée en 1864, c'est-à-dire en tenant compte de la plus-value que pouvaient acquérir les terrains dans cette période de cinq années. Sans doute on a dû recourir à des hypothèses, sans doute on ne pouvait, en 1859, déterminer exactement

quelle serait leur valeur en 1864, mais on a dû tenir compte de cette circonstance, qu'on vendait une marchandise livrable et payable en 1864.

Il n'y a donc que dix ans d'écart et la différence entre les prix est plus que du simple au double!

M. Frère a invoqué d'autres motifs pour écarter la comparaison de la section centrale.

J'ai fait, en 1859, une faveur à la ville d'Anvers, dit-il; c'était un prix de faveur que je lui faisais, car il avait même été question de 12 millions de francs.

Il est aisé aujourd'hui de prétendre qu'on a fait une faveur; il n'y a à cela qu'un inconvénient, c'est qu'on disait le contraire autrefois.

Ce n'est pas sous ce jour avantageux qu'on représentait l'opération, pas même en 1863, lorsque le moment de la livraison approchait.

Supposons un moment néanmoins que ce fût une faveur; vous vouliez donc faire une faveur beaucoup plus grande encore à la Société immobilière, car, en 1863, vous avez proposé à Anvers une association de compte à demi, avec cette restriction que l'Immobilière ne courait aucune chance de perte, tandis qu'elle partageait les chances de bénéfice.

Si vous avez cru faire une faveur à Anvers, vous avez voulu faire la faveur des faveurs à la Société immobilière.

Vous avez voulu lui procurer des avantages bien autres que ceux qu'elle retirera du contrat actuel, qui, pour moi, n'en renferme pas.

Voyons si réellement il y a eu faveur faite à la ville et partagée par l'Immobilière!

C'est par une dépêche du 5 mai 1865 que l'honorable membre transmettait l'offre de l'Immobilière à la ville d'Anvers; il citait, dans sa dépêche, un passage de la lettre que l'administration de cette société lui avait adressée à l'appui de son offre, passage ainsi conçu :

« La ville d'Anvers ne pourrait guère mettre en valeur les terrains de l'ancienne enceinte et se livrer aux vastes entreprises que cette opération rend nécessaires, sans créer une administration spéciale et un nombreux personnel, sans s'imposer, en un mot, *des dépenses considérables qu'elle serait incertaine de récupérer dans l'avenir.* »

Et plus loin :

« Après ce qui précède, il sera facile de justifier la propositon de l'abandon de la moitié des bénéfices à l'Immobilière.

» Pour les actionnaires futurs de cette société, l'attrait de cette part de bénéfices *très éventuels* et en tout cas *très éloignés*, est à peine suffisant pour les déterminer à immobiliser leurs capitaux dans une entreprise de ce genre. »

Voilà ce que disait l'administration de la Société immobilière à M. Frère, ministre des finances, qui transmettait cette lettre au collége échevinal. Qu'y ajoutait-il? Disait-il : « Ne croyez pas ce que ces messieurs écrivent, c'est le langage des chiffres, ils cherchent à obtenir les meilleures conditions possibles? « Non, il ajoutait :

« Si vous jugiez devoir prendre ces offres en sérieuse considération, *comme elles me paraissent le mériter*, les fondateurs seraient à même à discuter avec vous, dès à présent, les clauses de l'arrangement à intervenir. »

Ces propositions paraissaient alors à l'honorable membre de nature à mériter la plus sérieuse attention!

C'était, en termes mesurés, engager le conseil à accepter les propositions de l'Immobilière; c'était dire au collége échevinal que M. Frère les trouvait acceptables, que le bénéfice lui paraissait, à lui-même, éventuel et aléatoire.

Dix ans après, il est aisé d'affirmer qu'on a fait une faveur à la ville d'Anvers.

Vous voyez combien le langage d'alors s'écarte de celui d'aujourd'hui. Il n'y a pas eu de faveur; il y a eu un marché au prix vrai dans l'estimation commune de l'acquéreur et du vendeur.

L'honorable M. Frère en disant à la ville que les propositions de l'Immobilière méritaient examen, appréciait la spéculation que la ville d'Anvers et l'Immobilière auraient tentée ensemble sous ses auspices.

Cependant, il affecte de dire qu'il ne se connaît pas en spéculations; il ne fait pas de spéculations!

Je ne sais réellement dans quel but l'honorable membre nous fait ces confidences! Je me demande pourquoi il aime à nous répéter qu'il ne fait pas de spéculations.

Moi, non plus, je ne fais pas de spéculations, mais je ne crois pas devoir le dire à tout le monde et à toute occasion. Je n'éprouve pas le besoin de me donner une espèce de brevet de vertu qu'on se laisse généralement décerner par les autres plutôt que de se l'accorder à soi-même.

Il serait d'ailleurs injuste de confondre toutes les spéculations dans une réprobation commune; il y a spéculation et spéculation.

Je blâme autant que qui que ce soit, celles qui ne consistent qu'à chercher à gagner de l'argent sans travail. Celui qui spécule à la bourse, celui qui jouait à Spa et qui gagne ainsi une fortune me paraît un personnage peu enviable.

Mais ce n'est pas à ces spéculations que M. Frère semble faire allusion. Elles sont étrangères à l'objet de nos débats. Il s'agit ici d'un concessionnaire, d'un entrepreneur de chemins de fer par exemple, qui consacre son temps, ses capitaux, son industrie, son travail à créer une affaire utile et sérieuse. Je compte sur les bancs de cette Chambre plus d'un collègue qui fait ou qui a fait des spéculations de ce genre. Je n'estime pas que ce collègue soit moins honorable ou moins délicat que moi.

Qu'a donc voulu dire l'honorable membre lorsqu'il affirme qu'il ne se connaît pas en spéculations?

Il est cette fois, trop modeste.

Il prouve et il a prouvé tous les jours qu'il se connaît très bien en spéculations, quoiqu'il n'en fasse pas. Il sait fort bien les apprécier, et, s'il ne s'y connaissait pas, il serait incapable d'être ministre des finances ou des travaux publics.

Constamment les ministres ont à donner des concessions qui constituent des spéculations; s'ils n'étaient pas capables d'apprécier ces spéculations, s'ils ne parvenaient pas à savoir dans quelles limites il faut donner des concessions de péages, s'ils n'étaient pas à même de juger et de déterminer le point où les profits du concessionnaire lèsent les intérêts généraux, ils ne seraient pas à la hauteur de leurs

fonctions. Quand l'honorable membre a traité avec le docteur Strousberg, il a apprécié la spéculation de celui-ci, s'il ne l'avait pas jugée satisfaisante pour l'Etat, il ne l'aurait pas concédée.

Toutes les concessions de chemins de fer, on les apprécie et quelquefois on les apprécie mal.

Ainsi, en 1851, (l'honorable membre n'avait pas encore l'expérience qu'il a acquise depuis lors, et puis, tout le monde peut se tromper), M. Frère faisait partie du gouvernement quand il a donné la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes. Ce jour-là le gouvernement s'est trompé.

M. COOMANS. — Ferme! de plusieurs millions!

M. FRÈRE-ORBAN. — Pas du tout.

M. JACOBS. — Vous étiez donc, à votre avis, déjà bon appréciateur alors. On a essayé, à cette occasion, un système qui n'a plus été appliqué depuis à aucune autre ligne.

Ce système nouveau a procuré à la Société de Dendre-et-Waes les résultats que vous connaissez. Il ne viendra à la pensée de personne que l'honorable membre, à cette époque, ait voulu favoriser les concessionnaires; mais il n'en est pas moins vrai qu'il leur a donné des conditions trop favorables.

Il ne s'attendait pas à ce que le résultat du contrat *sui generis*, conclu avec cette Société, devînt aussi avantageux pour elle.

Je rappellerai encore que, lorsque l'honorable membre a créé la Banque Nationale, lorsque M. Malou en a prorogé la durée, on ne s'attendait pas, en général, à voir les actions de cet établissement prendre l'essor qu'elles ont pris.

M. BOUQUÉAU. — La plus-value des actions, par suite du renouvellement du privilége de la Banque Nationale, a été prédite cependant.

M. WASSEIGE. — Cassandre n'est jamais crue.

M. JACOBS. — Voilà de ces spéculations, qui ont un but d'intérêt général, et que le gouvernement, que les ministres doivent savoir apprécier. Ils le doivent, sinon ils ne seraient pas à leur place au banc ministériel.

Dans une séance antérieure, M. Frère, qui se fait aujourd'hui si modeste, semblait, au contraire, se dire très fort en cette matière; il qualifiait de myopes les membres de l'ancienne administration communale d'Anvers qui ont refusé, en 1863, les propositions de l'Immobilière.

Moi, j'y voyais clair, disait-il, je devinais les profits de cette entreprise. C'était une spéculation que l'honorable membre prétendait avoir mieux comprise que personne. Je ne lui disputerai pas en ce moment cette satisfaction, quoiqu'il y ait beaucoup à dire à ce sujet.

J'en reviens à la spéculation actuelle de l'Immobilière que M. Frère a appréciée à sa façon et que j'apprécie à la mienne.

La dernière différence qu'il relève entre la vente de l'enceinte à la ville et la vente des terrains de la citadelle du Sud à l'Immobilière, c'est que dans la première le vendeur se réservait le partage des bénéfices.

L'Etat a renoncé à ce partage, non pas par une nouvelle faveur, comme M. Frère semblait le dire, (il n'appartient pas au gouvernement de faire de ces faveurs), il y a renoncé en échange d'autres concessions.

Au moment de la livraison, des difficultés se sont produites par rapport aux voies ferrées qui traversaient l'enceinte et occupaient des terrains qu'on aurait dû livrer. Il y avait d'autres difficultés accessoires. La ville d'Anvers s'est montrée coulante dans le réglement de ces difficultés, et le gouvernement, en échange, a renoncé à sa moitié dans les bénéfices. Il n'a pas obtenu des compensations très importantes parce qu'il croyait alors, comme tout le monde, que cette part de bénéfices, que la Société immobilière qualifiait de très éventuelle, très incertaine et très éloignée, était chose sans grande valeur.

La comparaison faite par le rapport de la section centrale reste donc juste. Vous avez un écart de dix ans; voilà la vérité. Vous avez quelques autres petites circonstances accessoires et vous avez un prix proportionnel plus que double.

En présence de ce prix double, jusqu'à ce qu'on m'ait prouvé le contraire par une démonstration aussi claire que celle que je viens de m'efforcer de vous présenter, je croirai que l'Etat a obtenu de ses terrains un prix juste et convenable.

Il ne s'agit pas, messieurs, de savoir si les deux contrats qui nous sont soumis, que nous avons à ratifier, sont la perfection du genre; si, ayant à les faire, nous les aurions rédigés absolument comme l'honorable M. Malou l'a fait, de concert avec ses contractants. Il faut se demander si, tout bien considéré, avec les défauts qu'ils peuvent avoir, avec les qualités que personne ne peut leur contester, il n'y a pas infiniment plus d'avantages que d'inconvénients à voter les conventions qui nous sont proposées.

Pour moi, cela n'est pas douteux. A côté de quelques inconvénients, à côté de quelques lacunes, ces contrats présentent des avantages sérieux, incontestables.

S'ils présentent des inconvénients, ils en présentent moins que le plan du docteur Strousberg; je ne dirais pas dix fois moins, comme on l'a fait au conseil communal d'Anvers; mettons qu'ils en présentent moitié moins, cela suffit pour que je les vote.

Il y a d'ailleurs moyen d'améliorer le projet par des amendements, pourvu qu'ils ne soient pas contraires à l'essence même des contrats.

La section centrale en propose un dont je ne dis que deux mots, parce que c'est plutôt à l'article 2, auquel il se rapporte, qu'il y aura lieu de le développer. La section centrale s'est préoccupée des installations provisoires qu'il y aura lieu d'établir pendant la période des travaux; ceux-ci vont commencer par enlever au commerce une partie des quais, masqués par des batardeaux et d'autres travaux préliminaires à la reconstruction.

On va commencer par diminuer l'étendue du quai, en attendant qu'on l'augmente.

Il importe de pourvoir aux nécessités de cette période transitoire, et il faut le faire, si possible, de façon que les installations provisoires puissent encore servir utilement plus tard.

L'œuvre considérable que nous allons entreprendre durera probablement, nous disait M. Frère, plus longtemps que le ministère actuel; il importe, ajoutait-il, que les ministres de l'avenir prennent également dans cette œuvre leur part de responsabilité; qu'ils l'acceptent dans ce qu'ils approuvent, qu'ils tâchent de modifier ce qu'ils désapprouvent.

Ce ne sont pas seulement les ministres de l'avenir qui ont à prendre leur part de responsabilité, ce sont tous les membres de cette Chambre.

M. FRÈRE-ORBAN. — C'est ce que j'ai dit, je n'ai pas parlé des ministres.

M. JACOBS. — Je regrette que le discours de l'honorable membre n'ait pas été publié; je suis obligé de m'en référer à mes notes et au souvenir de mes voisins.

VOIX A DROITE : Nous l'avions ainsi compris.

M. JACOBS. — Si donc je n'ai pas bien compris l'honorable membre, je suis charmé de me trouver d'accord avec lui au moins sur ce point que tous les membres de cette Chambre indistinctement qui participeront au vote assumeront leur part de responsabilité dans l'œuvre commune. J'engage mes collègues à ne pas reculer devant cette responsabilité; ils auront aussi leur part dans l'honneur d'avoir contribué à faire d'Anvers un des premiers ports du monde.

On pourrait croire que les députés d'Anvers se laissent un peu aveugler par l'intérêt local, qui les préoccupe à juste titre.

J'ai fait, pour ma part, ce qui dépendait de moi pour me dégager de cet intérêt, pour n'envisager que les intérêts généraux du pays. Non pas que je me désintéresse des intérêts locaux que je réprésente plus spécialement dans cette enceinte, mais s'ils étaient en conflit avec ceux de l'État, pas plus que personne je ne voudrais sacrifier ceux du pays à ceux de ma ville natale.

L'honorable membre nous a dit qu'il avait eu la visite de personnes considérables d'Anvers, qui sont venues le prier d'appuyer certaines réclamations de la ville.

Je n'ai pas eu la visite de cette députation; je la remercie de m'avoir fait l'honneur de croire qu'auprès de moi les démarches n'étaient pas nécessaires, et que je saurais concilier, sans qu'on me le demandât, l'intérêt de ma ville et celui de mon pays.

Je me plais à croire que les personnes qui ont sollicité l'appui de M. Frère ne sont pas aussi considérables qu'il le pense; car la démarche qu'elles ont faite n'est ni dans le sentiment, ni dans le tempérament anversois.

Elles sont, à coup sûr, moins considérables que naïves : le résultat de leur démarche en est la démonstration péremptoire.

Nous n'avons besoin, ni les uns ni les autres, sur quelque banc que nous soyons assis, d'être l'objet de sollicitations d'aucune nature pour accomplir notre devoir dans cette enceinte.

Nous ne nous prononçons sur les intérêts qui nous sont confiés et qui sont soumis à notre décision qu'après nous être mûrement éclairés.

Il y a, Messieurs, dans ce qui se passe à propos de ce projet de loi, une garantie qu'il est bon : c'est qu'on se dispute vivement l'honneur d'y avoir coopéré.

J'avoue que ce point me touche assez peu; je ne me préoccupe pas du point de savoir dans quelle mesure je puis avoir coopéré au résultat; il me suffit d'avoir fait ce qui dépendait de moi pour remplir mon devoir.

A qui reviendra l'honneur de cette grande entreprise?

Nous autres, Anversois, qui sentons tous ce qui nous manque, nous ne remplissons que le plus élémentaire de nos devoirs en poussant à la roue pour le port d'Anvers soit mis à la hauteur de ses concurrents.

L'honneur, le mérite revient au gouvernement qui a su comprendre la nécessité d'un effort gigantesque, qui a su vouloir sortir de l'ornière, qui a rompu en visière avec ce préjugé qui voit, dans les dépenses faites à Anvers, des dépenses locales.

Ce préjugé ne règne plus aujourd'hui, parce que le gouvernement a eu le courage de l'affronter; parce qu'il a eu le courage d'aborder de front et dans son ensemble cette grande œuvre devant laquelle j'ai reculé en 1871.

Il a eu plus de courage que je n'en avais eu alors. J'ai peut-être contribué à lui en donner, mais qu'importe! A lui l'honneur de la grande œuvre qui lui vaut tant de déboires, mais d'où sortira la régénération du port d'Anvers!

Écoutez les adversaires du cabinet, il semble qu'il n'y ait, dans cette affaire, qu'un seul vaincu, le gouvernement. Tous les autres négociateurs triomphent : les administrateurs de la Société Immobilière ont bien mérité de leurs actionnaires; les administrateurs de la ville d'Anvers ont bien mérité de leurs contribuables; il n'y a qu'un homme qui a tout sacrifié : la dignité du pouvoir, les intérêts du pays, tout ce qu'il avait sauvegarder, c'est M. le ministre des finances.

Un vaincu! une défaite! défaite heureuse et féconde, d'où Anvers sortira doublé, triplé peut-être. Puisse le gouvernement subir souvent de pareilles défaites! Je ne m'en plaindrai jamais.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Malgré le caractère donné hier à la discussion, malgré les grands éclats de voix, je persiste à considérer l'affaire qui nous occupe comme étant de l'ordre purement materiel, n'ayant aucun rapport avec la politique, et je me propose de la discuter comme telle. Si je pouvais céder à une préoccupation politique, je m'applaudirais du discours de l'honorable membre; car il semble qu'il ne s'est pas rendu compte des conséquences que devaient produire les thèses qu'il a soutenues; impossible, en effet, d'en concevoir qui soient plus directement en contradiction avec les intérêts et avec les aspirations de notre métropole commerciale.

Messieurs, un mot, un seul mot sur la question personnelle.

La Chambre sait, et je crois que dans le pays personne n'ignore quels ont été les motifs qui m'ont déterminé à abandonner une position brillante, acquise par de longues années de travail, pour remplir un devoir politique. Je savais quels étaient les travaux et quels étaient surtout les déboires qui m'attendaient.

Ces déboires je les ai éprouvés hier encore; eh bien, malgré tout, je saurai remplir mon devoir avec courage, jusqu'au bout. (*Interruption.*)

Il y a une chose étrange dans ma situation. Je pourrais dire que je suis au moins aussi vexé de me trouver sur ce banc, que d'autres peuvent l'être de ne s'y trouver plus ou pas encore. (*Interruption.*)

Laissez-moi simplement dire ce que j'ai à dire. L'honorable membre nous a déclaré que, dans la situation faite au gouvernement, je n'avais qu'un sabre de bois.

Je vais me servir de cet instrument, et il me suffit parfaitement pour trouer des ballons de papier. (*Interruption.*)

Voyons d'abord le premier, le grand principe que l'honorable membre a mis en avant : Dans des vues d'avenir, il faut que l'Etat, l'Etat seul, occupe tous les établissements maritimes d'Anvers. Il y a là un grand intérêt na-

tional, et j'ai manqué une magnifique occasion de tendre vers ce but.

Et quel est celui qui vous dit cela? C'est l'honorable membre qui a fait un pas décisif, irrémédiable peut-être, si la présente convention n'était pas soumise à la Chambre pour marcher en sens contraire.

Quelle est en effet la difficulté actuelle? Ai-je trouvé cette question vierge, susceptible d'une libre discussion?

Non, j'ai trouvé le contrat fait en 1869, et c'est l'acte posé par l'honorable membre qui est la cause première, la cause nécessaire de ce que nous faisons aujourd'hui. Or, qu'était ce contrat? C'était l'abdication perpétuelle de l'Etat quant à la direction, quant à la gestion, quant à tout ce qui intéresse au moins la moitié du mouvement commercial. Je puis dire à mon tour à l'honorable membre qu'il a manqué une magnifique occasion de réaliser l'idée qu'il a aujourd'hui, puisqu'il a fait précisément le contraire. Et moi je suis coupable de quoi? De ne l'avoir point pressenti et d'avoir marché dans la voie qu'il m'avait tracée. Je serai tenté désormais de le faire le plus rarement possible.

L'honorable membre vous a énuméré, en premier lieu, tout ce qui, sous son administration, avait été fait en faveur de la ville d'Anvers. Ce bagage est léger, il consiste en ceci :

On a fait le quai du Rhin, âgé de dix ou douze ans et qui croule; un quai auquel les grands navires ne peuvent pas accoster et pour lequel, en 1870, on demandait des crédits afin de pouvoir le refaire.

On a fait l'écluse du Kattendyk : elle est jeune aussi et cependant les musoirs ont déjà être reconstruits, et l'écluse est établie de telle manière que les grands navires n'y peuvent pas entrer.

Tout ce qui a été fait pour les bassins l'a été par la ville d'Anvers. C'est incomplet, c'est insuffisant; il faut que l'on construise la muraille longeant les quais; il faut qu'on place un outillage sur les quais; il y a encore là énormement à faire. Mais, je le répète, sauf les installations des chemins de fer, qui, pour la plupart, sont très récentes, qui ont été, en grande partie, établies sous l'administration de l'honorable M. Moncheur, c'est là le bilan de ce qui a été fait pour la ville d'Anvers.

Dans l'Exposé des motifs, se trouve indiqué un fait dont la signification est très grande.

Aujourd'hui, la navigation à vapeur occupe plus des deux tiers du mouvement total du port d'Anvers, et le rapport proportionnel entre la navigation à vapeur et la navigation à voiles ne cesse de s'augmenter au profit de la première. La conséquence est évidente pour tout le monde. L'intérêt premier, essentiel, urgent pour le port d'Anvers, ce ne sont pas les bassins, ce sont les quais.

Permettez-moi une comparaison. Un navire est un capital, et ce capital produit évidemment à raison du temps pendant lequel il est utilisé.

Eh bien, les bassins c'est en quelque sorte la cage ou la prison; les quais, c'est la liberté des mouvements et c'est le gain du temps et par conséquent l'accroissement du capital.

Les quais d'Anvers aujourd'hui, je les ai vus bien des fois, les quais d'Anvers n'ont, y compris la voirie publique, qu'une largeur de 20 à 25 mètres. Il n'y a pas un abri; il n'y a rien; il n'y a pas un hangar pour les déchargements et il n'y a pas même assez d'espace pour y déposer les marchandises.

Et cependant, messieurs, il peut se faire là un mouvement immense.

Quelle est la taxe que le commerce et l'industrie belges subissent à raison de cet état de choses? Une tonne de marchandises, pour être prise du bateau à vapeur qui est là, contre les quais, et la placer sur la pierre bleue, coûte 1 franc. Elle ne devrait pas coûter le quart s'il y avait un outillage, des quais, des lieux de dépôt, si l'on pouvait immédiatement remettre les marchandises sur les navires ou les transporter aux entrepôts ou sur waggons; rien de tout cela n'existe.

Or, si vous multipliez ce franc par le tonnage total, si vous additionnez toutes les autres taxes que le commerce et l'industrie subissent onéreusement et inutilement aujourd'hui, vous direz, comme moi, que la reconstruction des quais est le premier, le plus urgent des intérêts nationaux, en même temps que les intérêts anversois.

Ceci répond à une autre préoccupation de l'honorable membre.

Que sont ces recettes aujourd'hui?

Les quais donnent 100,000 francs et les bassins 900,000 francs.

Messieurs, il s'agit là tout simplement du droit de navigation, de la taxe de navigation, il n'y a là absolument rien autre chose aujourd'hui.

Ainsi pour les bateaux à vapeur, la taxe de navigation pour les dix premiers voyages est de 20 centimes par tonne; après le dixième voyage, c'est 15 centimes; après le vingtième voyage, c'est 10 centimes; cela produit 100,000 francs, somme ronde, dans les dernières années.

Et l'on raisonne de là pour savoir ce que peuvent produire les quais lorsqu'ils seront pourvus des instruments perfectionnés de chargement et de déchargement, offrant des lieux de dépôt qu'on loue par jour, par semaine, au mètre carré.

C'est là réellement le paralogisme le plus étrange.

De ce qu'il n'y a aujourd'hui ni lieu de dépôt, ni moyens de chargement et de déchargement, ni absolument rien, on conclut du produit actuel au produit futur!

Eh bien, l'état futur, le voici dans toute sa vérité:

Quand les quais seront construits et outillés, le commerce réalisera une économie considérable, dont l'industrie belge profitera naturellement; en même temps, on fera une recette très rémunératrice pour le capital engagé.

Messieurs, je suis profondément convaincu que si l'on voulait aujourd'hui remettre les quais en exploitation, on pourrait assurer à l'Etat une part de bénéfices, au delà d'un certain intérêt pour le capital engagé.

Je suis convaincu, en effet, qu'on arriverait à un excellent résultat.

J'ai eu l'honneur de voir dernièrement chez moi le directeur de la compagnie des docks et entrepôts, et je lui demandais de me chiffrer ce que pouvaient produire les 1,200 mètres de quai entre la batterie Saint-Michel et le pont; or, toute déduction largement faite, il me démontra par chiffres qu'on pouvait faire produire à ce

quai et aux magasins, tout en procurant au commerce de grands avantages, une recette annuelle de 1,200,000 francs.

Le quai dont je parle est le tiers à peu près de l'ensemble des quais que nous avons à construire.

Dans la longue conférence que j'ai eue avec le collége échevinal, cette question nous a beaucoup préoccupés. Les hommes avec lesquels je discutais connaissent parfaitement le port d'Anvers et savent quels sont, tout à la fois, les bénéfices qu'on peut procurer au commerce et à l'industrie, et le produit légitime qu'on peut retirer du capital qui sera consacré à la reconstruction des quais.

J'aborde maintenant un autre ordre d'idées.

Il est évident que toutes les données du problème doivent être examinées simultanément.

J'ai dit ce que je pensais de bon, et, malgré le discours d'hier je ne le regrette pas, du plan conçu en 1869. J'ai dit aussi très doucement quels étaient, selon moi, ses défauts et ses inconvénients, parce que je ne pense pas qu'il eût atteint le beau idéal de la perfection.

Il y a une chose cependant qui a échappé jusqu'à présent : c'est que la reconstruction des quais et la création d'un nouveau quartier maritime au sud s'excluent mutuellement.

Ainsi, d'après les calculs qui m'ont été donnés par des hommes compétents, les 1,200 mètres de quais dont je parlais, étant tous utilisés, peuvent donner lieu à un mouvement annuel de 864,000 tonnes de marchandises. C'est le tiers en étendue ; nous arrivons donc à 2 millions 400 et quelques mille tonnes pour le seul mouvement des quais reconstruits. Or, le mouvement actuel d'Anvers, le mouvement le plus considérable a été de 2,031,000 tonnes à l'entrée et à peu près 1,200,000 à 1,500,000 tonnes à la sortie. Vous voyez donc que les quais reconstruits pourront suffire à un mouvement plus considérable que celui de tout le port d'Anvers.

Je laisse de côté les questions de concurrence, de rivalité, les luttes de tarif, les inconvénients qui peuvent résulter des gestions diverses et je dis que si nous faisons une grande dépense, qui sera rémunérée, pour reconstruire les quais et pour rendre le service plus perfectionné, les raisons ne sont plus les mêmes pour construire simultanément de grands établissements maritimes sur les terrains de la citadelle du Sud.

Il faut donc combiner entre elles les diverses données du problème, pour pouvoir bien reconnaître qu'elles ont été les raisons du changement qui s'est opéré.

Je disais, en commençant, que la ville d'Anvers attachait un grand prix à la conservation de la gestion des quais.

Je n'hésite pas à dire que ma première pensée était de faire reprendre par l'Etat l'administration des quais confiée à la ville ; mais j'y ai renoncé pour deux raisons :

D'abord, j'ai cru que lorsque les sentiments de la population d'Anvers étaient unanimes sur ce point, il n'y avait pas de raison de maintenir l'exercice immédiat des droits de l'Etat envers et contre tous. J'ai respecté ce sentiment, parce qu'il était conciliable avec mes devoirs et avec les intérêts nationaux.

On discutera aussi longtemps qu'on voudra sur la question du domaine public.

Le domaine public assurément ne peut appartenir qu'à l'autorité publique : mais nous avons le domaine général, le domaine provincial et le domaine communal, et la question ici n'était pas de savoir s'il fallait faire prévaloir les droits stricts de l'Etat, de la province ou de la ville, mais bien de savoir si, dans l'état actuel des choses, en stipulant le contrôle de l'Etat, on n'aboutit pas à un système qui sauvegarde tous les intérêts en respectant notamment l'état de possession actuel de la ville d'Anvers.

Je ne discute pas l'interprétation hasardée de l'arrêté de 1815.

Lorsque l'honorable membre viendra se rasseoir sur ce banc. il pourrait soutenir contre la ville d'Anvers que l'arrêté de 1815 lui ayant cédé les bassins » en toute et pleine propriété », cela signifie qu'on peut les reprendre et qu'on n'a abandonné que la propriété d'administration. Mais, aussi longtemps que j'aurai l'honneur de siéger sur ce banc, je ne soutiendrai pas cela, parce que cela ne me paraît pas soutenable, même devant un juge de paix. La propriété des bassins a été remise.

On peut discuter ensuite sur le droit d'expropriation, je le veux bien ; mais ce n'est pas résoudre la question, c'est la déplacer.

Lorsqu'on parle d'expropriation, on reconnaît la propriété, puisqu'on veut la reprendre, et alors on la paye.

Lorsque, au contraire, je parlais de reprendre les quais, dont l'administration seulement a été remise à la ville d'Anvers, je faisais dans l'intention de reconstruire ces quais et les exploiter, et je ne posais aucun acte pouvant faire essuyer à la ville un préjudice dont elle pût légalement se plaindre.

Mais, dit-on, pourquoi n'avez-vous pas donné suite aux propositions de la ville d'Anvers?

Messieurs, la proposition faite au mois d'août, par la ville d'Anvers, dans une pièce qui a été publiée, était ceci : L'Etat payera tout et n'aura rien à dire.

L'Etat était le banquier, il faisait toutes les dépenses, et la ville avait la gestion absolue sans contrôle de l'Etat, qui avait l'avantage, très peu apprécié, d'être en minorité perpétuelle, et d'être là pour voir faire tout ce qui ne lui plaisait pas.

La combinaison qui a prévalu et qui s'est réalisée, après diverses péripéties, est toute différente. Respectant la position de la ville d'Anvers, j'ai stipulé, vis-à-vis d'elle, une association, une sorte de location, si l'on veut, mais dans laquelle le gouvernement a l'action et le contrôle, pour que les intérêts locaux ne puissent jamais prédominer sur l'intérêt général.

L'honorable membre supposait, hier ou avant-hier, que le gouvernement avait renoncé à bonifier toute réduction des taxes ; que, par suite du changement qui s'est fait, en dernier lieu, dans la convention additionnelle, cet engagement n'existait plus. C'est une erreur.

Cet engagement existe encore.

Voici, d'après moi, la situation légale : lorsque le gouvernement exigera une réduction des taxes, il devra bonifier à la ville la différence ou la perte qu'elle peut subir du chef de cette réduction.

Lorsque, au contraire, ce sera la ville qui le demandera ou qu'elle le fera de commun accord avec le gouvernement, l'Etat ne lui devra rien.

Mais, messieurs, cette question des taxes que l'honorable membre a traitée au point de vue du droit théorique, au point de vue de la souveraineté nationale qui ne peut s'abdiquer, elle est toute différente de ce qu'il la croit; il n'y a, à proprement parler, qu'une seule taxe, c'est la taxe de navigation dont le maximum est établi par l'acte de-rachat de l'Escaut et par l'arrêté de 1863; toutes les autres taxes, le prix de location, l'usage des grues, la manutention, tout cela est rétribution essentiellement variable qui n'est plus du domaine de l'autorité publique, mais du domaine d'une exploitation industrielle et commerciale.

Et, messieurs, la thèse de l'honorable membre, poussée à l'extrême, irait jusqu'à ce point que l'Etat ne pourrait pas faire un contrat. Lorsque je me place sous le régime de la souveraineté, je ne puis pas abdiquer; mais lorsque je fais un contrat, je crée des droits en faveur de ceux avec qui je contracte; c'est ce qui s'est fait, Je ne voulais pas à l'égard de l'Immobilière, dans la première phase, lorsqu'il s'agissait pour elle d'exploiter les quais, je ne voulais pas et je ne pouvais pas demander le droit de la ruiner; de même aujourd'hui, qu'il y a une association établie entre l'Etat et la ville d'Anvers, je ne puis demander, comme puissance publique, le droit de ruiner mon contractant qui s'est lié sur des bases déterminés,

Il suffit donc, pour dissiper ce brouillard, de dire que, dans le système qui vous est soumis, l'on se place sous le régime contractuel, que l'Etat n'est pas l'Etat souverain ayant à dicter ses lois, mais un co-contractant ayant à respecter les droits qu'il a conférés lui-même.

Je passe maintenant à un autre point. L'honorable membre veut bien nous dire dès l'abord qu'il approuve le principe de la convention faite entre l'Etat et la ville d'Anvers; que, malgré sa répugnance en ce qui concerne les expropriations, il la votera. C'est un progrès; une autre fois, lorsqu'il avait fait un discours à peu près comme celui d'hier, nous l'avons vu s'abstenir. En cette occasion-ci, il votera au moins une partie du projet.

La question des expropriations se lie nécessairement à la question du plan. Le plan de 1870, qui avait été fait par les ingénieurs dans une hypothèse, exigeait énormément d'expropriations, puisqu'on mettait le nouveau quai à peu près sur la rive actuelle.

On obtient le même résultat, et même un résultat plus avantageux, en avançant davantage dans le fleuve. Il y a là deux données à combiner.

Il y a, messieurs, à examiner s'il est plus avantageux d'exproprier une certaine partie ou de mettre plus avant dans le fleuve le mur du quai à construire.

Assurément si, aujourd'hui, quant au système de constructions, on en était encore aux vieux errements des pilotis, du bétonnage ou du travail à air comprimé, la question serait bien vite tranchée. Il faudrait se tenir, autant que possible, sur la terre ferme.

Mais on a fait d'immenses progrès sous ce rapport, et j'espère que nous en profiterons. Je crois qu'aujourd'hui il y aura un écart très faible entre le prix que coûterait un mur un peu plus avancé dans le fleuve et un mur qui serait placé en quelque sorte sur la terre ferme; et probablement, lorsqu'on discutera l'avant-projet qui vous a été distribué et qui est soumis à une sorte d'enquête publique, en reconnaîtra qu'il vaut mieux établir ce mur un peu plus dans le lit du fleuve.

Ce système n'était point connu en Belgique jusque dans ces derniers temps, et je comprends parfaitement que la commission des ingénieurs ait préféré celui qui, évidemment, devait être adopté dans l'hypothèse de l'application des méthodes anciennes.

Le plan, quel sera-t-il? vous dit-on, Messieurs, il eût été très téméraire de prétendre le fixer *à priori*.

La marche qui a été suivie est à la fois plus prudente et plus assurée. L'avant-projet qui est à l'œuvre d'un ingénieur des plus distingué, est soumis aujourd'hui à l'examen de tous les intéressés.

Lorsque la loi aura été votée par la Chambre, il sera nommé une commission présidée par le ministre des travaux publics; elle recueillera toutes les observations qui auront été faites, s'entourera de l'avis des hommes les plus compétents et proposera au gouvernement l'alignement définitif des quais.

Je crois que c'était la seule marche rationnelle, utile, pour arriver à une solution satisfaisante. Ces choses-là ne s'imposent pas, ne s'improvisent pas, et ce n'est pas trop de faire appel à toutes les lumières.

Depuis que le plan est publié, j'ai recueilli, en ce qui me concerne, toutes les observations qui ont été faites, et jusqu'à présent le recueil n'est pas considérable.

Mais il est bien évident que si je n'avais pas consulté tout le monde, le jour où la décision aurait été prise, presque tout le monde l'aurait trouvée mauvaise; tandis que maintenant chacun peut dire d'avance quelles sont les raisons qui peuvent déterminer la préférence pour tel ou tel tracé.

Arrivons au pont.

D'abord, messieurs, je dois constater ici un léger dissentiment avec mon honorable ami à qui je succède. Je ne crois pas que l'Etat puisse prendre un engagement en disant : S'il ne me convient pas de le tenir, je payerai les dommages-intérêts qui en sont la conséquence. Moi j'entends que, la loi votée, le pont sera fait.

M. VAN OVERLOOP. — Très-bien!

M. MALOU, ministre des finances. — Et en m'exprimant ainsi, je ne parle pas à la légère; ce n'est pas sans un examen approfondi de la question que le gouvernement s'est résolu à faire cette proposition.

D'abord, messieurs, les objections qui s'étaient produites à Anvers appartiennent tout à fait au passé; elles appartiennent à la période où l'accord n'existait pas.

Aujourd'hui, l'accord s'est établi: il n'y a plus d'objections.

Je dis à la période où l'accord n'existait pas: je devrais remonter plus haut; elles appartiennent surtout à la période où la population d'Anvers, à tort ou à raison, se préoccupait de la crainte de voir le mouvement commercial se porter sur la rive gauche par la création de grands établissements sur cette rive.

Quoiqu'il en soit, nous avons à examiner s'il est possible, d'après les théories et d'après l'expérience, que le pont offre le moindre inconvénient.

Nous avons des exemples en Belgique. Il en existe à l'étranger. Ainsi, ce matin même, j'ai réussi à me procurer des renseignements sur le pont de Bordeaux. Par une coïncidence singulière, le pont de Bordeaux, qui a 500

mètres de longueur, se trouve dans une rivière qui a à peu près la même marée que l'Escaut, soit 4 mètres.

Ce pont existe depuis un grand nombre d'années. Les travées n'ont qu'une ouverture de 70 mètres à peu près, et l'on a constaté, d'après les renseignements qui me sont donnés, que non-seulement le fleuve ne s'est pas envasé, mais qu'il a fallu à l'origine faire des enrochements, pour empêcher que les piles ne fussent trop affouillées ou dénudées par la marée.

Voilà un fait.

J'ai demandé, d'après ce que la section centrale avait indiqué, des renseignements dans les Pays-Bas.

Vous savez, messieurs, que depuis un certain nombre d'années, on a construit de très grands ponts dans les Pays-Bas, également en partie sur des rivières où la marée est sensible.

Et voici la traduction de la réponse que j'ai reçue tout récemment.

« L'expérience pendant et après la construction des grands ponts de chemin de fer, tels que ceux de Kuilenburg, Bommel, Hedel, Rotterdam, Dordrecht, sur le Moerdyk, etc., n'a pas fait reconnaître d'action sensible des piles, dans le lit du fleuve, sur l'envasement ou l'affouillement du fond, action qui, du reste, n'était pas à prévoir pour des ponts à larges ouvertures, l'épaisseur des piles étant relativement faible en proportion de la largeur de ces ouvertures.

« Il résulte d'une enquête faite d'après votre désir, que jusqu'à présent aucun changement notable dans la profondeur des bras des fleuves franchis n'a été observé comme conséquence des piles établies dans leurs lits. »

On a construit, il y a un certain nombre d'années, le pont de Tamise.

L'Escaut à Tamise à la même largeur, à quelques mètres prés, que celle que les ingénieurs de 1870 considéraient comme la largeur normale.

L'administration des travaux publics a fait faire incessamment des sondages pour voir s'il y avait une action perceptible sur le régime du fleuve. Elle n'a constaté aucune action mauvaise ; absolument aucune ; aucun changement ne s'est produit.

Mais, messieurs, le pont de Tamise était établi dans des conditions toutes différentes de celles où sera établi le pont projeté ici.

S'il est une question qui soit indiscutable, c'est que la conservation des passes de l'Escaut tient surtout à la régularisation du lit du fleuve et qu'en supprimant la trop grande largeur, en donnant sur tous les points au flot et au jusant une section à peu près égale, on est moralement certain d'améliorer et de maintenir indéfiniment les passes de l'Escaut.

Eh bien, si vous voulez jeter les yeux sur une carte des environs d'Anvers, vous verrez que l'Escaut présente aujourd'hui un étranglement au centre, et que, au point où il s'agit d'établir le pont, la largeur de l'Escaut est presque triple de ce qu'elle est en face du werf d'Anvers.

Ce n'est pas là une question d'ingénieur, mais qu'il me soit permis de dire que c'est une question de bon sens. Si l'on retrécit le lit de l'Escaut, de manière que les flots ne puissent plus s'étendre sur toute cette surface où les courants se perdent, l'effet même du rétrécissement et de la construction du pont doit être de creuser les passes. Cela est d'une évidence palpable, et il suffit, je le répète, de jeter un coup-d'œil sur la carte pour s'en assurer.

Messieurs, insisterai-je sur l'utilité de cette communication entre les deux rives de l'Escaut? Je le crois superflu, tant elle est évidente. Mais, en dehors des autres raisons que j'ai données, qu'il me soit permis d'en ajouter encore une.

Pendant que cette affaire s'instruisait et lorsqu'on a vu qu'il était question d'un pont, un demandeur en concession nous a fait connaître qu'il s'était adressé à l'administration précédente, à l'époque où l'honorable M. Jamar était ministre des travaux publics, et voici la réponse qui lui a été faite par l'honorable M. Jamar.

D'abord une lettre du ministre à un de ses directeurs qui est ainsi conçue :

« Je vous retourne, en même temps que la présente, le procès-verbal de la séance du 23 avril 1870 du comité permanent.

» Je suis disposé à me rallier à l'opinion de la majorité du conseil, si d'ailleurs je puis faire prévaloir cette opinion au sein du conseil des ministres... »

La majorité du conseil des ponts et chaussées s'était prononcée pour la construction d'un pont sur l'Escaut, et le projet qui était soumis, et que j'ai ici, avait des portées de 50 a 90 mètres.

« En attendant vous pourriez comprendre dans le projet de concession à présenter aux Chambres un paragraphe destiné à donner au gouvernement l'autorisation de concéder un pont sur l'Escaut, sans indiquer le nom du concessionnaire.

« Vous pourriez en agir de même quant au chemin de fer d'Anvers à Woensdrecht.

« Vous verrez, par la lettre ci-jointe, que, conformément au désir du comité mixte, le demandeur en concession s'est mis d'accord avec le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

« Je vous rappelle, M. le directeur, que le projet de loi doit être soumis aujourd'hui à la signature du Roi pour pouvoir être déposé demain. »

Quelques jours plus tard, c'était, il est vrai, après les élections de 1870, le ministre des travaux publics a adressé aux concessionnaires la lettre suivante :

« Bruxelles, le 17 juin 1870.

« Monsieur,

« J'ai eu l'honneur de recevoir, avec votre lettre du 17 Mai dernier, le projet de convention qui y était annexé et relatif à la construction d'un pont sur l'Escaut, à Anvers.

« Les articles 1er, 2 et 3 de cette convention déterminent, en termes généraux, les conditions essentielles auxquelles le projet du pont dont il s'agit devra satisfaire et le délai endéans lequel les travaux devront être achevés.

« L'article 4 fixe les péages qui seront perçus pendant toute la durée de la concession (99 ans), aussi bien sur la partie carrossable du pont que sur la voie ferrée qui y sera établie : il indique également les conditions auxquelles les convois en destination, en venant du pont, seront reçus dans la gare d'Anvers.

« Tout en appréciant la haute utilité de ce pont, je me trouve, en ce moment, dans l'impossibilité de donner suite au projet de convention, à défaut de plans qui per-

mettent de déterminer, même approximativement, la dépense totale à faire pour construire le pont et le raccorder aux rives et aux chemins de fer existants. A défaut de ce chiffre de dépense, il m'est de toute impossibilité de juger si les péages proposés sont susceptibles d'être admis.

« Je suis tout disposé, Monsieur, à vous accorder la concession du pont dont il s'agit, mais avant de pouvoir admettre un projet de convention dans le sens de celui que vous m'avez soumis, il est indispensable que vous me fournissiez un avant-projet qui me permette de me rendre compte de la dépense à faire et de justifier les péages proposés. — Je me plais à croire que cette déclaration de ma part vous déterminera à faire faire sans retard les projets que je réclame.

« Le ministre des travaux publics,

« (Signé) : A. JAMAR. »

Ainsi, Messieurs, l'administration ne voyait pas de difficulté de principe; elle admettait la construction d'un pont avec péage pour quatre-vingt-dix-neuf ans: seulement, pour apprécier si le péage n'était pas exagéré, on demandait un plan permettant de juger quelle serait la dépense.

J'ai cru, d'après ce que nos prédécesseurs avaient fait, qu'il n'y avait pas de danger à les suivre, mais encore une fois il paraît que je dois m'en repentir.

Il s'agissait de concéder un pont utile aux relations des populations et au point de vue militaire; enfin c'est un bienfait pour la ville d'Anvers et un bienfait pour le pays.

Mais n'est-il pas désirable, dans la situation où nous sommes aujourd'hui, que ce pont puisse être concédé sans péages?

Je l'avoue, j'ai été heureux de trouver une combinaison dans laquelle je m'assurais le moyen de construire ce pont sans qu'il en coûtat rien au trésor et sans qu'il y eût de péages pesant sur le public, péages que l'on aurait peut-être dû racheter dans quelques années.

C'est l'effet de la combinaison qui vous est soumise.

L'honorable membre, voulait bien reconnaître, dans la séance d'hier, que l'Etat recevra de ce chef des actions qui vaudraient un jour. Mais il faisait très bon marché de cet avantage-là.

Messieurs, les intéressés eux-mêmes, et la ville d'Anvers en première ligne, ne jugent pas ainsi.

La ville d'Anvers, d'accord avec la Compagnie immobilière (car l'accord le plus parfait existe aujourd'hui), a racheté les actions du docteur Strousberg, sauf celles dont il avait déjà disposé! Et remarquez-le, au prix de 90 p. c.

Or, dans l'hypothèse la meilleure, ces actions ne peuvent devenir productives que dans deux ou trois ans.

Il s'ensuit que les intéressés eux-mêmes, la ville d'Anvers notamment, apprécient au pair, au moins, les actions analogues, ayant les mêmes droits que celles que l'Etat doit recevoir pour la construction du pont,

M. DEMEUR. — Les droits ne sont pas les mêmes. L'Etat n'a droit à l'intérêt qu'après la construction du pont, tandis que le docteur Strousberg y a droit à partir d'aujourd'hui.

M. MALOU, ministre des finances. — Il y a, en effet, la différence signalée par l'honorable membre.

Je le remercie de son interruption, parce qu'elle me donne l'occasion de préciser un point.

Lorsqu'il s'est agi de stipuler le prix de la remise de ces actions, il a été convenu que l'Etat n'avait pas droit aux intérêts, aussi longtemps qu'il n'aurait pas fait de pont, mais qu'il aurait droit aux dividendes, du jour où il aurait reçu ces actions.

Quant au docteur Strousberg, il aura droit à l'intérêt de ces actions produit par les opérations de la société.

Mais, si l'honorable membre y tient beaucoup, je veux bien accorder que l'on a évalué les actions à 90 p. c. seulement.

Et je dis que ce ne sont pas de simples morceaux de papier qui ont été donnés.

Le pont sera affranchi de tout péage et sera construit sans bourse délier pour nous.

Il est de toute évidence que cette clause est une augmentation du prix de vente des terrains de 4 1/2 millions; dont je fais un usage utile.

J'assure ainsi gratuitement un grand avantage aux populations, tout en augmentant de beaucoup — car on est également d'accord sur ce point — la force défensive d'Anvers.

M. JACOBS. — L'affaire de l'Immobilière n'est donc pas si brillante, puisque les actions ordinaires de la Société du Sud d'Anvers se vendent en dessous du pair.

M. MALOU. — Ministre des Finances. — L'honorable M. Frère, se pénétrant mal de l'ensemble des faits, disait que la seule raison pour faire ce compte était de rendre meilleure la spéculation de l'Immobilière. Ici comme toujours, je me trouve obligé de choisir entre les reproches divers que l'on pouvait me faire.

Si j'avais dit: Je vais proposer à l'Immobilière de ne pas faire le pont, d'où serait résultée la conséquence qu'elle n'aurait pas eu d'actions à me remettre, vous auriez entendu un discours au moins aussi éloquent pour prouver que je lui faisait une nouvelle faveur.

Et, en effet, il s'agit là d'opérations de terrains qui peuvent être influencées dans quelques parties par la création d'un pont. Eh bien, j'admets un instant que la plus-value à résulter du pont porte sur le tiers des 78 hectares qu'elle aura à revendre. J'ai fait ce calcul qu'il faudrait, à raison de l'existence du pont, car la gare reste dans tous les systèmes, que le tiers de toute la masse des terrains fût vendue à 60 p. c. plus cher dans la combinaison avec le pont qu'elle ne le serait si le pont n'existait pas..

Je dis donc que non-seulement je suis payé, mais bien payé....

M. SAINCTELETTE. — D'après la convention nouvelle, quelle part aura l'Immobilière dans la construction du pont?

M. MALOU, ministre des finances. — Il n'y a rien de changé; d'après la convention additionnelle, l'Etat construit le pont comme il le construit dans la convention première, et la Compagnie immobilière doit lui remettre le coût de ce pont, mais avec un maximum de 4 millions et demi. Ce chiffre-là n'est pas arbitraire, il est largement suffisant et je vais en donner la preuve à la Chambre; le pont de Tamise, qui est établi dans des conditions identiques, sauf une seule différence, doit avoir coûté de 1,500,000 à 1,700,000 francs.

Mais il n'y a pas de voie carrossable et je me rappelle, comme sénateur de Saint-Nicolas, avoir fait des démarches

auprès du ministre des travaux publics pour que l'on y adjoignît une voie carrossable, et que le gouvernement voulut bien intervenir dans la dépense. Cette dépense était estimée à 400,000 francs ; il fallait donc 2 millions pour le pont avec la voie carrossable accolée ou superposée à la voie du chemin de fer. J'ai consulté des personnes qui ont fait des études et j'espère que nous ne devrons pas dépenser les 4 millions et demi.

J'aime à croire que le pont pourra se faire dans d'excellentes conditions, sans que nous ayons à dépenser toute cette somme. Nous ne resterons pas plus longtemps sur le pont, si vous le voulez bien, et nous passerons à un autre point.

Que coûteront les travaux ? Des hommes compétents ont dit à l'honorable membre qu'il fallait 60 à 80 millions. L'honorable membre fait une addition à sa manière ; il arrive ainsi à 45 millions et il ajoute : Il reste l'endiguement : il reste la dérivation de Gand ; il reste les bouches du Rupel. Cela fait 60 à 80 millions. (*Interruption.*)

Vous avez commencé par dire que les hommes compétents vous ont affirmé qu'il fallait 60 à 80 millions. Vous avez fait l'addition que voici : J'ai tenu des notes, je savais bien que je ne pouvais espérer d'avoir dès aujourd'hui tout votre discours.

Le projet tel qu'il est déposé	fr.	18,000,000
Les quais du Rhin et l'écluse	«	6,700,000
(Il y a là un chiffre dont je doute ; je ne sais si c'est 600,000 ou 700,000 francs).		
Le pont	»	4,500,000
La station et dépendances	»	4,000,000
La convention additionnelle	»	12.000,000
Total.	fr.	45.200,000

non compris l'endiguement, la dérivation de Gand, la bouche du Rupel.

Ce qu'on appelle endiguement, ce sont des travaux qui ne coûtent presque rien.

Si l'on reconnaît, malgré toutes les probabilités, que l'action naturelle du fleuve ne suffit pas pour maintenir la profondeur le long des quais, lorsqu'ils seront construits, il faudra qu'on place quelques épis en fascinage sur la rive gauche pour modifier la direction du courant. Ce sont des dépenses insignifiantes, dont on peut à peine faire état dans un état de travail comme celui-ci.

Mais la dérivation de l'Escaut à Gand est-elle le résultat de mon projet ? Nous avons discuté trente ou quarante fois cette question dans les Chambres.

Et que l'on fasse les quais de telle ou telle manière, ou qu'on ne fasse pas de quais, tout le monde proclame qu'il faut restituer à l'Escaut inférieur les eaux qui aujourd'hui ont été dérivées ; parce que, en effet, la passe du fleuve ne peut-être maintenue que par la différence qu'il y a entre le courant descendant et la marée montante. Ce n'est donc pas là une chose qui puisse être mise à la charge du projet actuel.

L'honorable M. Jacobs a déjà fait remarquer hier qu'il y avait un double emploi beaucoup plus considérable : le quai du Rhin est compris dans les 18 millions de travaux à faire.

Je n'ai jamais fait d'arithmétique comme celle-là.

J'ai dit et prouvé précisément le contraire.

La convention additionnelle ! Mais à ce propos l'honorable membre a pris son chiffre de 12 millions dans le rapport fait au conseil communal. Mais il n'a pas fait attention qu'il y a dans ce travail des différences, des erreurs, des doubles emplois, par exemple pour les terrassements.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je l'ai pris dans votre discours.

M. MALOU, ministre des finances. — Admettons donc les 12 millions ; ne discutons pas sur une bagatelle de différence sur les 12 millions.

Voici, messieurs, la véritable situation :

A l'époque où l'Exposé des motifs a été fait, nous n'avions pas, mon honorable collègue des travaux publics et moi, des notions aussi précises qu'aujourd'hui sur le coût probable, moralement certain de la construction d'un mur de quai.

Nous avions des données très précises sur le coût des constructions de la Clyde ; ce coût était de 155 à 170 livres par yard, c'est-à-dire, 4,100 et quelques francs par mètre ; mais il y a des différences, je le reconnais.

Il est plus difficile et il doit être plus coûteux de faire des quais dans l'Escaut ; mais depuis que ce projet existe et qu'il occupe le monde, il s'est présenté déjà plusieurs amateurs pour soumissionner pour cette construction et je crois pouvoir dire sans témérité que le coût probable auquel nous arriverons, s'il n'est pas de 5,000 francs par mètre courant, s'en rapprochera beaucoup.

Nous avons à reconstruire 2,200 mètres entre le musoir de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel et 1,200 mètres en amont ; soit 3,400 mètres à 5,000 francs ce qui fait 17,000,000 de francs ou 18.700,000 à 5,500 francs.

Il faut ajouter à cela (et remarquez que je comprends tous les quais) le bassin du batelage. J'accepte l'évaluation faite par M. Lefebvre, échevin d'Anvers, qui, comme on le disait tantôt, est un des hommes les plus compétents en cette matière.

Je dis que nous arrivons dans la première hypothèse à une dépense totale de 19,400,000 francs, et dans l'autre hypothèse, à une dépense de 21,100,000 francs.

Telle est, messieurs, la dépense à faire pour la construction des quais en ce qui concerne l'Etat.

Il ne m'est pas aussi aisé de faire le compte en ce qui concerne la ville ; mais dans la convention qui vous est soumise, vous remarquerez qu'il y a une disposition d'après laquelle l'Etat a le droit d'approuver les plans des installations, de la *superstructure*, comme on dit en termes de chemin de fer, qui doivent être établies par la ville.

Il n'y a d'ailleurs pas de danger que, dans le système qui est adopté, la ville n'exécute pas largement ses obligations, parce que ces installations seront le moyen de réaliser des produits qui sont proportionnels à la mise de chacun.

Et c'est précisément parce que tel est le système et que le système est essentiel pour qu'on puisse avec sécurité confier la gestion à une des parties, que j'ai toujours refusé de la manière la plus absolue d'admettre, sous une forme quelconque, une garantie d'une part des bénéfices déterminés d'avance.

En effet, on ne peut confier la gestion de la chose commune à un associé dont l'intérêt peut être différent de celui du bailleur de fonds principal.

On dit encore : Les ressources n'existent pas ; le trésor est à sec.

Messieurs, vous avez tous reçu, il y a quelques jours, la situation du trésor et vous avez pu voir qu'il n'est pas à sec.

Les ressources n'existent pas? Mais, dans la note qui a été remise à la section centrale, nous disons que le premier crédit que nous demandons se trouve couvert par l'emprunt de l'année dernière.

Les ressources n'existent pas? Mais je demande à chacun de vous si jamais l'on a procédé d'une autre manière que celle que nous proposons.

Ainsi, lorsqu'on a décrété des travaux d'utilité publique la loi qui les décrétait a toujours, presque toujours, quand il s'agissait de travaux de longue haleine, donné un premier crédit qui a été ultérieurement complété.

Ainsi, lorsque à la fin de la session de 1870, on a proposé dans une loi de travaux publics un crédit de 3 millions pour le canal de Terneuzen, avait-t-on l'apparence d'un plan, a-t-on créé les ressources pour l'exécution de tout le travail?

Consultez l'application qu'on a faite de l'emprunt de 240,000,000 de fr. décrété l'année dernière, et vous verrez que, sauf la ligne du Luxembourg et la construction nouvelle, tout le reste, à de bien minimes exceptions près, est employé à la continuation des travaux commencés antérieurement et pour lesquels on n'avait pas créé de ressources au moment où on les décrétait en principe.

Je vous ai présenté l'autre jour deux crédits, dont l'un pour achever le chemin de fer de Luttre qui est en construction, Dieu merci, depuis huit ans.

Eh bien, l'on a demandé, quand on a décrété ce chemin de fer, un premier crédit, et l'on a laissé le soin aux exercices suivants, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de pourvoir aux voies et moyens.

Nous faisons précisément ce que nos prédécesseurs ont fait, mais nous ne le faisons pas parce qu'ils l'ont fait, mais bien parce que c'est dans la nature des choses.

Ainsi donc, il n'y a pas l'ombre d'une difficulté sous ce rapport, et la Chambre ne peut pas, dès à présent, s'inquiéter de cette dépense de 20 à 21 millions. Nous aurons à pourvoir à cela quand nous soumettrons à la Chambre un projet définitif quant à l'exécution des travaux.

J'avoue ne pas avoir bien saisi la conclusion de l'honorable membre, quant à ce premier point. L'honorable membre nous dit : Je vote la convention faite entre l'Etat et la ville; mais j'attends les plans et je demande à être éclairé.

Cela signifie-t-il que l'honorable membre va voter le principe sans voter le crédit ? Mais alors je ne comprends plus son argument.

Cela signifie-t-il qu'on doit donner une adhésion platonique à ce projet, sans dire comment il pourra recevoir un commencement d'exécution ?

Mais, messieurs, cela ne serait pas sérieux de la part d'une assemblée délibérante, et je défie qu'on m'indique une seule loi dans laquelle on ait décidé un principe abstrait, sans donner les moyens d'en commencer au moins l'exécution.

Je dois donc croire, et si je prends trop, l'honorable membre me le dira, qu'il donne son adhésion claire et nette à cette partie du projet.

Messieurs, je crois en avoir dit assez en ce qui concerne la première convention.

Je me rappelle cependant que j'ai commis un oubli, et je demande la permission de le réparer. J'ai oublié de citer textuellement l'opinion qu'émettait M. Lefebvre.

» En attendant ces diverses données, disait-il, des données que le conseil communal avait demandées de toutes parts, qu'il me soit permis de vous faire connaître dès aujourd'hui ce qui se passe à quelques pas d'ici, au pont de Tamise

» Depuis que cet ouvrage a été établi, il se fait, par les agents du département des travaux publics, des sondages périodiques, en amont et en aval, dans le fleuve. Ces opérations se font avec le plus grand soin, et je suis heureux de pouvoir vous le dire, aucun trouble n'a été constaté dans le régime du fleuve.

» J'ai la conviction intime que la mauvaise influence d'un pont devant la citadelle du Sud ne se fera pas sentir davantage et je ne crains pas d'avancer que cette opinion sera partagée par les ingénieurs et les personnes compétentes auxquelles l'importante question de l'établissement de cet ouvrage sera soumise. »

M. FRERE-ORBAN. — Et l'opinion de M. Kummer?

M. MALOU, ministre des finances. — C'est vrai ; l'honorable membre me rappelle que je n'ai rien dit de l'opinion de M. Kummer. J'ai relu ce matin l'article. C'est un parallèle entre la situation et les besoins du port du Havre et du port d'Anvers et, incidemment parlant de la nécessité de concentrer les établissements sur la rive droite, M. Kummer a émis, en 1855, si j'ai bon souvenir, l'opinion que l'honorable membre a citée. Je n'en ai pas parlé, parce que l'honorable membre en avait parlé, et je lui ai cité l'opinion de la majorité, de la presque unanimité du comité des ponts et chaussées, en 1870, sous son administration.

Mais, d'ailleurs, n'est-il pas clair que tout dépend de la manière de construire le pont?

Si l'on faisait des piles très rapprochées et très épaisses, on comprendrait que cela pût avoir une influence nuisible; mais si, comme je comprends que cela doit être fait, il y a des travées de 100 à 120 mètres, s'il y a deux piles de 10 mètres ensemble, qu'est-ce que cela peut faire sur une largeur de 700 mètres qu'on réduit à 360 ou 370 mètres?

Ici encore, ce n'est pas une question d'ingénieurs, c'est une simple question de bon sens, et lorsqu'on peut invoquer l'expérience acquise à la suite de la construction d'un grand nombre de ponts sur des fleuves de tous points comparables à l'Escaut, pourquoi redouterait-on ici des résultats qui ne se produisent pas ailleurs?

Je le répète, ce sont là des objections surannées qui appartiennent à la période de lutte, et heureusement nous sommes arrivés à la période de paix, c'est-à-dire, que tout le monde est satisfait à Anvers.

J'ai réalisé une chose difficile, j'ai fait quelques sacrifices, j'ai modifié mes combinaisons.

L'honorable membre se complaît à y voir des humiliations pour le gouvernement ; il ne croyait pas qu'un tel spectacle serait donné au pays. J'accepte tous les repro-

ches de l'honorable membre, mais ce que je n'accepte pas, c'est sa commisération. Je n'en ai pas besoin. (*Interruption.*)

Voix a droite : Très bien!

M. MALOU, ministre des finances. Je dis qu'on est arrivé à une période de paix et voici comment.

Dans la première combinaison, je voulais que l'Etat reprît les quais et en eût seul l'administration.

Je n'avais pas osé proposer à la Chambre d'y comprendre aussi les travaux d'utilité publique à la citadelle du Sud.

Les honorables membres de la députation d'Anvers ont fait remarquer qu'il pouvait être utile d'établir cette unité.

Je sais me dégager, lorsqu'il s'agit de l'intérêt général, de toute préoccupation personnelle, et oubliant la période de crise et de lutte, je priai le collége échevinal d'Anvers de venir me voir, et je lui fis la proposition qui a été adoptée à l'unanimité.

Ce sont des adversaires politiques avec lesquels je traitais et voici ce que l'on a dit à propos de cette convention. « Nul doute qu'elle vous paraisse, comme à l'unanimité des membres de vos commissions, donner toute satisfaction à la ville d'Anvers, en même temps qu'elle garantit complétement les intérêts de l'Etat.... Ainsi disparaissent toutes les difficultés qui avaient été signalées au gouvernement et aux Chambres au sujet de la tarification, des droits en rade, de la manutention, de l'entrepôt franc et surtout la crainte de voir les quais de la Compagnie immobilière en exploitation avant ceux de la ville.

« Les immenses et superbes quais qui borderont la rive droite de l'Escaut, de même que le bassin de batelage, seront indistinctement régis par la ville sous le contrôle de l'Etat.

« L'autonomie de la commune est garantie : c'est là le but principal que nous poursuivons depuis plusieurs mois. »

Voyez combien est grande l'erreur de l'honorable membre, quand il suppose qu'il s'agissait seulement, dans la pensée du conseil communal, de sauver la caisse et de protéger l'intérêt financier.

Non, messieurs, il y avait au point de vue de la ville un intérêt moral, un intérêt de position, un intérêt d'autonomie, de liberté absolue, qui pour elle primait toute autre considération. C'est cet intérêt que j'ai cru devoir respecter, et en vue duquel j'ai consenti à modifier la combinaison première, tout en sauvegardant, comme j'espère le démontrer bientot, complétement les intérêts publics.

M. FRERE-ORBAN. — Vous voulez donc y porter atteinte!

M. MALOU., ministre des finances. — Voilà une interruption, permettez-moi de vous le dire, qui me paraît niaise! (*Interruption.*)

M. BARA. Ce n'est pas parlementaire.

M. FRERE-ORBAN. — C'est peu poli.

M. MALOU, ministre des finances. — Je retire le mot, si vous le voulez, et je dirai : irréfléchie.

Des voix a droite : Non! non!

M. FRERE-ORBAN. — Si vous désirez que je le prenne sur un autre ton, je le ferai.

M. MALOU, ministre des finances. — Et vous hier?

M. FRÈRE-ORBAN. — Je vous ai beaucoup ménagé.

M. MALOU, ministre des finances. — J'ai fait à la ville une proposition; et alors elle a témoigné le désir de voir adopter un autre système.

Je ne voulais pas porter atteinte à son autonomie; je croyais que cette combinaison pouvait lui convenir, au point de vue financier; elle était meilleure pour la ville, mais j'ai cédé, par la raison que je viens d'exposer tout à l'heure.

Je continue ma lecture.

« La ville d'Anvers saura gré au gouvernement du roi de lui avoir accordé cette satisfaction, qui est en même temps un acte de justice et de bonne administration.

« Les Chambres, nous n'en doutons pas, ratifieront de leur vote ces importantes décisions qui assurent d'une manière définitive l'avenir commercial et maritime du port d'Anvers et par suite celui de la Belgique toute entière. »

A peu près le même témoignage de satisfaction se trouve dans le rapport que j'ai là et qui concerne la convention faite avec l'Immobilière.

J'ai maintenant à aborder une seconde question. Je pourrais abréger beaucoup ce que j'ai à dire sur cette convention; il me suffit d'expliquer simplement les faits comme ils se sont passés. L'impossibilité de parvenir à l'exécution amiable du plan de 1869 m'était démontrée; lorsque je m'étais rendu à Anvers au mois d'août, j'avais interrogé les hommes qui connaissaient le mieux le régime de l'Escaut et les besoins de la place d'Anvers; d'après les idées échangées entre nous, j'avais demandé un plan de transformation.

J'ai eu diverses conférences avec le collége échevinal; dans les premiers jours de Décembre, si j'ai bon souvenir, j'ai remis le projet qui a été la base de la convention faite plus tard. A peu près vers la même époque, le docteur Strousberg me fut annoncé subitement et vint me voir; il me fit, pour la quatrième ou la cinquième fois, la demande de la résiliation de son contrat, en me laissant entendre qu'il pourrait faire un sacrifice et abandonner une partie de la somme qu'il avait payée.

Je lui répondis que je ne proposerais pas à la Chambre de résilier le contrat qu'il avait fait, qu'il ne m'appartenait pas de restituer une partie de la somme qu'il avait payée, que bien au contraire, j'avais l'obligation de poursuivre le procès qui lui était intenté. Le procès était entamé depuis assez longtemps, mais la marche en avait été retardée, ou plutôt complétement paralysée, parce qu'il existait une contestation qui, si elle avait été jugée par la cour d'appel dans le même sens qu'elle l'a été par le tribunal de première instance, rendait légalement impossible l'exécution du plan du docteur Strousberg. Voici, en effet, ce qui s'était passé.

Il n'est pas exact, comme l'honorable membre l'a dit hier, que le docteur Strousberg dût affecter à des travaux maritimes, à des travaux d'utilité publique, la moitié des terrains qui lui étaient vendus.

M. FRÈRE-ORBAN. — J'ai dit 49 hectares.

M. MALOU, ministre des finances. — Oui, mais c'est la moitié. La réalité, comme le prouve la lettre dont j'ai donné lecture précédemment, c'est que le docteur était autorisé à exproprier tous les terrains, jusqu'à la grande enceinte

et à reporter sur des terrains qu'il pouvait acheter à 20, 30, 40, 50 mille francs l'hectare, les établissements maritimes en augmentant dans la même proportion, la quantité de terrains rapprochés de la ville et dont la valeur était infiniment plus grande, à raison de la création d'entrepôts, de magasins, d'établissements maritimes, ainsi que de la gare du chemin de fer.

Pour toucher de suite à ce point, la balance s'établit comme ceci : dans l'opération du docteur Strousberg, il y avait à revendre 60 hectares net, toutes rues et places déduites, et dans la combinaison actuelle, il y aura à revendre environ 78 hectares. La différence est donc de 18 hectares entre les deux projets.

Lorsque les plans du docteur Strousberg ont été approuvés, l'un des propriétaires à qui l'on s'était adressé a contesté le droit d'expropriation en se fondant sur l'illégalité de l'arrêté qui avait approuvé les plans, parce qu'on n'affectait pas aux travaux maritimes les 49 hectares qui avaient été vendus par lui, et l'opposant avait obtenu gain de cause à Anvers.

L'affaire vient d'être décidée par un arrêt du 16 février dernier.

Il est bien évident que, dans cette situation, je ne pouvais pas, lorsque le plan même était mis en question devant la justice, exiger l'exécution immédiate, et poursuivre impitoyablement le procès, puisqu'on me disait : L'acte même par lequel vous avez approuvé le plan est mis en question.

Quoi qu'il en soit, je répondis au docteur Strousberg qu'il m'était impossible d'arrêter l'instance qui était engagée contre lui et que je devais exiger l'exécution de son contrat.

Il faisait valoir des motifs d'équité, de sentiment et autres, auxquels je dus malheureusement rester insensible en ma qualité officielle. Mais je lui dis que si je pouvais lui être utile, soit par une modification au projet, soit autrement, dans la limite de mes devoirs, je le ferais bien volontiers.

Je dois dire, messieurs, que s'il est arrivé quelque fois et trop souvent que des entrepreneurs qui ont traité avec l'Etat ont perdu ou même ont été ruinés, je considère cependant comme désirable qu'on ne cause pas de ruines sans nécessité et lorsqu'on peut les éviter.

C'est ce sentiment-là qu'on peut ne point partager, mais qui m'a déterminé à indiquer cette espèce de possibilité de modification au plan.

Dans l'entrevue que j'ai eue alors avec le collége échevinal d'Anvers, je lui remis confidentiellement le plan qui est devenu la base du projet actuel, et comme je voyais que l'affaire se précipitait, que le docteur insistait pour avoir une solution, je demandai à M. le bourgmestre de vouloir bien venir me voir et je lui témoignai le désir de savoir si, en réalité, comme déjà plusieurs fois on me l'avait dit, la ville était profondément antipathique à l'exécution du plan primitif de 1870 et si elle trouvait que le projet nouveau offrait des avantages à la ville.

C'est deux ou trois jours après, le surlendemain, je pense, que je reçus les deux lettres du 15 décembre qui ont été publiées dans la correspondance.

L'une de ces lettres me confirmait dans l'opinion, exprimée précédemment, que la ville considérait ce plan comme meilleur que le plan précédent et qu'elle y trouvait des avantages à raison de l'impossibilité même de l'exécution du premier projet.

Par l'autre lettre, on demandait pour la ville l'option, pour le cas où le contrat du docteur Strousberg serait résilié.

Je viens de vous dire, messieurs, que je n'ai jamais accepté et que je croirais avoir commis au point de vue des intérêts de l'Etat, une très grande faute si j'avais accepté la résiliation du contrat Strousberg.

En effet, l'honorable ministre qui avait présenté ce projet avait dit à la Chambre, et avec raison, que le prix était avantageux. La Chambre l'avait voté ; j'étais lié par une loi et je crois, lorsque je rencontre une convention qui a été faite avant mon entrée au pouvoir, que je dois l'exécuter et pourvoir à son exécution sans chercher à la modifier sans une absolue nécessité.

La résilier? Mais je l'eusse résiliée, quelle eût été la situation du lendemain? Je m'étais dit : Suis-je certain de trouver, même avec des modifications, un amateur solvable qui garantira à l'Etat le payement du prix qui a été stipulé? Et si j'abandonnais le débiteur que je tiens sans admettre qu'il m'en présente un autre, à quoi aboutirai-je?

Eh bien, j'ai cru franchement, naïvement, loyalement, que ce que j'avais de mieux à dire, c'était de me refuser d'une manière absolue à la résiliation.

Et si j'avais résilié, comme il arrive très souvent, j'aurais été dans la même position où l'honorable membre s'est trouvé pendant plusieurs années, sans pouvoir réaliser, au prix de l'estimation, les terrains de la citadelle du Sud.

Mais, messieurs, quels reproches fondés n'aurais-je pas encourus ici, à la Chambre, et quelle responsabilité n'aurais-je pas prise?

Devais-je faire quelque chose de plus?

Pouvais-je le faire? Pouvais-je, par exemple, dire : « Traitez avec un tel? » Assurément, non; je n'avais pas le mandat de le faire, et je ne l'ai pas fait.

Je me suis borné exclusivement à ce que je viens de vous dire.

Maintenant, deux ou trois jours plus tard, il a convenu au docteur Strousberg d'user du droit que le contrat lui donnait. Il a négocié pour se trouver un associé ou un substituant.

On a fait une histoire très ténébreuse des jours qui se sont passés entre le 15 et le 27.

Eh bien, quand j'ai vu dans les journaux la discussion dont il s'agit, — comme je suis resté complétement étranger à tout ce qui n'était pas de l'essence de mon mandat, — j'ai écrit a la compagnie la lettre que voici :

« Bruxelles, le 16 mars 1874.

« Messieurs, vous aurez vu dans certains journaux un calcul fantastique de dates dont on prétend conclure que j'aurais pu donner à la ville d'Anvers l'option que, par sa lettre du 15 décembre dernier, elle demandait dans le cas de résiliation du contrat Strousberg de 1869.

« Ayant été, comme vous le savez, complètement étranger à tout ce qui s'est traité entre vous et M. le docteur Strousberg, je vous prie de me renseigner sur les faits en ce qui concerne votre négociation avec lui. »

Voici la réponse qui m'a été faite le 17 mars :

« Nous avons l'honneur de répondre à votre dépêche, en date d'hier.

« Il ne nous serait pas possible de préciser par dates exactes les phases de toutes nos négociations avec M. le docteur Strousberg, où plutôt avec son représentant, M. Hautermann, tout ce qui s'est fait entre nous ne résultant que de rapports verbaux.

« Toujours est-il que nos premières négociations datent de l'année 1872. Les bases de la reprise de la citadelle du Sud, proposées à cette époque, ne purent être admises par notre compagnie, mais nos pourparlers ne furent pas interrompus. M. Hautermann nous soumit successivement diverses combinaisons. Au mois de novembre 1873, une dernière proposition faite sur la base d'une avance de fonds à consentir au docteur Strousberg aboutit vers le 8 ou le 10 décembre, à une entente verbale, dont une lettre, dont ci-joint copie, adressée à la compagnie, sous la date du 12 décembre par M. le docteur Strousberg même, reproduit les termes.

« L'acte authentique du 22 décembre a enfin régularisé la convention confirmée par la lettre du 12 décembre.

« Veuillez, agréer, etc.

« Le directeur, L'administrateur-président,

« V. LIMAUGE. J. BARBANSON. »

Voici cette lettre du docteur Strousberg :

« Je viens vous prier de vouloir bien m'avancer pour un terme de deux années la somme de 1,500,000 francs, moyennant un intérêt annuel de 6 p. c. Pour garantie de cette avance, je vous donnerai une inscription hypothécaire sur la citadelle du Sud à Anvers, que j'ai acquise de l'Etat et sur le prix d'acquisition de laquelle j'ai versé au trésor :

« Fr. 500,000 » le 14 octobre 1869 ;
2,650,285 26 le 12 février 1870.

Fr. 3,150,285 26

« Il est entendu que cette inscription viendrait en rang immédiat après l'inscription prise d'office par l'Etat pour assurer son privilége du vendeur.

« Dans le cas où vous consentiriez à faire cette avance, je m'engagerais pour toute la durée du prêt, et à votre première demande, de faire apport de ma convention avec l'Etat belge dans une société anonyme qui serait créée *ad hoc* par vos soins.

« Cette société payerait à l'Etat belge et à ma décharge, en capital et intérêts, les sommes que je resterais lui redevoir du chef de l'achat de la citadelle précitée.

« Cette société serait créée au moyen de deux espèces d'actions, savoir :

« 1° Des actions ordinaires pour une somme représentant mes versements à l'Etat avec les intérêts à 5 p. c. l'an jusqu'au jour de leur création et les frais déboursés par moi depuis quatre ans pour frais d'étude et s'élevant à 150,000 francs. Ces actions qui seront ma propriété resteront dans vos mains comme gage des 1,500,000 francs en substitution du gage hypothécaire précité.

« 2° Des actions privilégiées pour la somme que vous jugerez utile à la conduite de l'opération. Sur les bénéfices annuels, ces dernières recevront également d'abord 5 p. c. d'intérêts; puis, sur le surplus, mes actions recevront également un intérêt jusqu'à concurrence de 5 p. c.; le solde constituera un dividende qui sera réparti au prorata de toutes les actions ordinaires et privilégiées.

« Lors de la liquidation, les actions privilégiées seront d'abord remboursées; les actions ordinaires le seront ensuite, et le solde sera réparti au prorata de toutes les actions ordinaires et privilégiées.

« Il est entendu que vous aurez plein pouvoir pour constituer la Société nouvelle comme bon vous semblera, comme aussi pour faire avec l'État telles modifications à ma convention avec lui ou toutes combinaisons que vous jugerez utile dans notre intérêt commun.

« Veuillez agréer, etc,

« (Signé) Docteur STROUSBERG. »

J'ai tenu à éclaircir ce point, pour qu'il fût bien établi qu'il m'a été complétement impossible, en fait, de donner à la ville d'Anvers l'option comme si le contrat était résilié, alors qu'il ne l'était pas; et, qu'antérieurement à la lettre du 15 Décembre, le docteur Strousberg s'était lié vis-à-vis de la Compagnie Immobilière.

J'ai négocié depuis cette époque avec la ville d'Anvers, et vous pouvez voir, dans son contre-projet, que la ville ne s'est pas plainte de ce que je n'eusse pas réservé l'option complète.

Dans son contre-projet, la ville d'Anvers a émis purement et simplement l'option telle qu'elle avait été définie dans mon projet.

Quoi qu'il en soit, la seule chose que je tienne à bien établir devant la Chambre, c'est que je ne pouvais pas choisir la personne avec laquelle je traitais; qu'en résiliant le contrat j'aurais commis une grande faute et encouru une grave responsabilité; enfin que, pour entrer dans les vues de la ville d'Anvers, j'ai stipulé tout ce qu'il était possible de stipuler.

Je m'arrête à cette période et je continuerai demain.

— La séance est levée à 5 heures et un quart.

Séance du 27 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE M. TACK, 1er VICE-PRÉSIDENT.

M. LE PRESIDENT. — La parole est continuée à M. le ministre des finances.

M. MALOU, ministre des finances. — Messieurs, je m'efforcerai d'abréger les observations que j'ai encore à présenter à la Chambre, parce que plusieurs membres ont exprimé le désir, s'il était possible, de terminer demain le débat qui est ouvert.

Je continuerai, messieurs, à présenter avec calme et modération les raisons qui m'ont déterminer à agir comme je l'ai fait dans cette importante et difficile affaire.

J'ai défini, à la fin de la séance d'hier, la situation telle qu'elle était à l'époque où le contrat est intervenu entre la Compagnie Immobilière et le docteur Strousberg, c'est-à-dire la Compagnie Immobilière, ou de résilier le contrat à l'égard du docteur Strousberg.

J'ai dit à la Chambre les raisons qui me portaient à croire qu'il était de l'intérêt de l'état de ne pas admettre la résiliation.

Veuillez le remarquer, messieurs, les droits du docteur Strousberg n'étaient pas incessibles; le gouvernement

pouvait assurément dire qu'il continuait à ne reconnaître que l'acquéreur primitif; mais, malgré cela, en droit et en fait, les arrangements que le docteur Strousberg pouvait prendre soit pour avoir des associés ou des participants, soit pour substituer réellement à l'exécution de ses obligations un tiers ou plusieurs, demeuraient toujours valables, non pas à l'égard du gouvernement, mais entre les parties.

Messieurs, dans la marche de toutes ces négociations, je n'ai pas agi seul ; à chaque phase nouvelle qui s'est produite, j'ai, comme de droit et de raison, exposé les faits en conseil des ministres, et mes collègues s'associent à la responsabilité de l'œuvre qui est nécessairement un acte du gouvernement.

Il en est une preuve dans la correspondance même, dans la lettre du 27 Décembre qui a déjà été plusieurs fois citée.

Je ne pensais pas, messieurs qu'à raison de mes anciennes fonctions de président de la Compagnie Immobilière, il y eût à invoquer contre moi un vice rédhibitoire tel, qu'il fût devenu impossible que je remplisse encore les fonctions de ministre des finances.

J'ai cru qu'il me suffisait de faire ce que j'ai fait, c'est-à-dire, de me dégager de ce mandat, dès mon entrée au ministère et plus tard, de la part d'intérêt très-minime que j'avais à l'origine dans la Société.

J'attire l'attention de la Chambre sur cet autre fait : il y a, selon moi, une différence très-grande entre un contrat qui peut être conclu par le gouvernement seul et une sorte de convention provisoire qui est surbordonnée tout à la fois au contrôle des Chambres, au grand jour de la publicité et au contrôle de l'opinion publique.

Aussi, Messieurs, n'ai-je pas hésité à prendre la résolution d'accepter comme débiteur pour l'État la Compagnie Immobilière, fondée de procuration du docteur Strousberg.

J'avais, en effet, une double garantie pour me sauvegarder de la possibilité de commettre un acte insensé, pour rappeler le qualificatif que vous avez entendu avant-hier.

D'une part, j'avais les conseils de mes honorables collègues et, d'autre part, il y avait le contrôle qui devait être exercé par la publicité et par l'intervention des pouvoirs publics.

La situation se présentait ainsi. Je suppose que la proposition indiquée, si je l'ai bien saisie, par un honorable orateur vienne à se réaliser, c'est-à-dire, que l'on divise le projet, que l'on adopte seulement la convention faite entre l'Etat et la ville d'Anvers, la première bien entendu, et qu'on rejette la seconde convention ; le lendemain de ce jour, je me trouve non-seulement dans l'impossibilité d'exécuter la première convention qu'on aurait votée, mais je me retrouve forcément devant la convention de 1869, dont, à mon avis, l'exécution n'est pas désirable dans les circonstances nouvelles qui seraient créées par la reconstruction des quais et par le complément que la ville doit donner aux établissements qui existent au nord d'Anvers.

Il m'a paru que, dans cette situation-là, mon devoir était d'assurer au trésor la rentrée certaine de la grande créance qu'il avait du chef de la vente des terrains de la citadelle du Sud.

Tout le monde avait reconnu, lorsque cette proposition a été soumise aux Chambres, que la convention faite par l'honorable M. Frère-Orban était avantageuse comme prix de la réalisation de ce domaine militaire. On avait en même temps affecté par la loi le produit à provenir de cette vente à la construction d'autres établissements militaires. J'ai relu l'exposé des motifs, on affirmait à cette époque que ces travaux étaient urgents.

Depuis lors la Chambre sait qu'on a même autorisé une avance à faire par le trésor à l'époque de la guerre de 1870.

Que résulte-t-il de là ?

Qu'il y a indivisibilité, par la force même des choses, entre les deux conventions ; qu'il serait contradictoire de me faire construire les quais tels qu'ils doivent l'être, et de ne pas admettre la combinaison qui me permet de remplacer les canaux qui doivent nécessairement être supprimés.

J'ai donc considéré comme un devoir d'accepter l'associé que je n'ai pas eu à choisir.

C'est, en définitive, dans cette position que je me suis trouvé, et je soumets à la Chambre et au pays la résolution que nous avons prise de commun accord, mes collègues et moi.

Lorsque je ne résilie pas, lorsque je suis dans l'impuissance, en quelque sorte, de résilier, comment pourrais-je justifier la prétention d'obtenir plus, directement en modifiant le contrat.

Je rappellerai à la Chambre que, dans l'ensemble de la combinaison, il y a un avantage nouveau qui équivaut à une véritable augmentation du prix déterminé.

Je rappellerai à la Chambre que, dans plusieurs circonstances, notamment lors de la discussion du contrat Strousberg, lors de l'incident franco-belge, lors de la discussion sur la convention du 25 Avril 1870, j'ai été heureux de pouvoir donner mon appui, comme sénateur, aux propositions que le gouvernement avait faites, et cela parce qu'il me semblait qu'elles correspondaient dans leur principe essentiel à ce qu'exigeaient à cette époque les intérêts véritables du pays.

Ayant été rapporteur de la proposition relative à la convention faite avec le docteur Strousberg, je l'avais complètement approuvée.

Dans les circonstances nouvelles qui se sont produites depuis lors, j'ai fait de loyaux efforts pour en assurer l'exécution dans sa partie la plus essentielle, qui était de sauvegarder l'intérêt financier de l'État, de le concilier avec le désir et avec les intérêts de la ville d'Anvers, dans la situation où nous sommes aujourd'hui, et enfin de pouvoir ainsi donner suite aux propositions reconnues urgentes, dès 1869, pour l'exécution des travaux qui doivent former le complément de la place d'Anvers.

Me suis-je trompé? Mon bon sens et celui de mes collègues nous ont-ils complétement manqué?

C'est ce que dira le vote de la Chambre ; mais je puis assurer à l'assemblée que, dans cette conjecture, j'ai fait en conscience ce qui m'a paru devoir être fait, et ce qui, à mes yeux, était la seule chose possible pour sauvegarder ces divers intérêts.

Messieurs, ainsi que l'explication en a été donnée dans

l'Exposé des motifs, il y avait, dans le projet de 1870, deux intérêts pour l'État : l'intérêt financier et l'intérêt d'utilité publique.

D'après ce que je viens de dire et d'après l'état réel des choses, l'intérêt financier est évidemment garanti. Il n'y a pas d'inquiétude possible sur le recouvrement du solde de notre créance qui est encore d'environ 11 millions.

Quant à l'utilité publique, il m'avait paru qu'il était essentiel de constater quels étaient les vœux de l'administration communale d'Anvers.

D'après le projet primitif, l'utilité publique résultait de la création successive, sans délai assigné et probablement selon les besoins du commerce, de vastes établissements maritimes. (*Interruption.*)

Je ne parle pas de la gare, parce qu'elle est commune à tous les projets.

Dans le projet actuel, l'utilité publique, dans ses rapports avec la reconstruction des quais, se réalise par la construction d'un pont et par la création du bassin de batelage.

Assurément, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, ce bassin ne serait pas nécessaire si l'on ne se reconstruisait pas les quais, mais lorsqu'on les reconstruit, il est indispensable, pour cette industrie très intéressante et dont le mouvement est très actif, de créer un quartier nouveau avec des avantages plus grands que ceux qui existent aujourd'hui.

Etait-il possible de faire mieux? Je l'ignore : mais jusqu'à ce qu'on ait indiqué, à ce double point de vue, un autre système plus satisfaisant, je pense que celui-ci mérite l'indulgence tout au moins et peut-être même, si j'ose le dire, l'approbation de la Chambre, comme il a obtenu la pleine approbation de l'administration communale d'Anvers et je crois même de la population d'Anvers.

Est-il exact qu'en agissant ainsi, j'ai sacrifié les intérêts de l'Etat? Quel est l'intérêt de l'Etat qui se trouve sacrifié? Assurément, ce n'est pas l'intérêt financier; du moment que le payement de la créance est assuré, qu'il y a même une augmentation indirecte du prix, du moment qu'il est reconnu que, dans la situation actuelle, il n'y a pas de raison d'utilité publique de créer au Sud le quartier maritime qui avait été projeté en 1859, il me semble que les intérêts essentiels sont satisfaits par la combinaison nouvelle.

Il n'y a qu'une objection plus apparente que réelle : on peut dire qu'il y a une plus-value depuis cette époque. Les terrains vaudraient plus aujourd'hui. Eh bien, messieurs, je n'ai pas osé courir cette chance de compter sans réserve sur cette plus-value; je n'ai pas osé me replacer dans l'inconnu, et j'ai cru qu'il me suffisait de bien garantir, sous le rapport financier, l'exécution de la convention de 1869. Au nord d'Anvers, on se trouvent aujourd'hui tous les anciens bassins créés sous le premier empire, et les bassins nouveaux que la ville d'Anvers a établis, il reste pour le développement des installations maritimes, en ce qui concerne les bassins, au delà de 100 hectares disponibles, sans compter même l'hypothèse d'une occupation partielle de ce qui est aujourd'hui terrain militaire.

Or, s'il est un fait certain, c'est que par la reconstruction et l'outillage des quais, avec des installations perfectionnées, les bassins perdront de leur importance comme mouvement commercial pendant longtemps, et c'était là ce qui causait à la ville de justes, de légitimes préoccupations au point de vue de ses finances pendant la première période des négociations.

Je vous ai démontré, hier, par des chiffres que les quais tels qu'ils se font suffisent à un mouvement considérable plus fort que le mouvement actuel des bassins et des quais réunis.

Or, par la force des choses, le mouvement continuera à se diviser. Je sais bien que la division que je vais donner n'est pas complétement exacte en matière maritime, mais on peut dire que les grosses marchandises, les marchandises d'encombrement, telles que les bois, les minerais et d'autres, continueront à devoir aller aux bassins de la ville d'Anvers et que les bateaux à vapeur, et les marchandises de valeur, les marchandises de prix viendront de préférence, comme les voyageurs, aborder aux quais nouveaux.

Il y a là un déclassement, et il n'est pas à prévoir que d'ici à longtemps, le mouvement fût il quadruplé dans dix, quinze ans, l'on ait besoin d'entamer notablement l'espace qui est encore libre au nord d'Anvers.

J'ai cru, messieurs, en présence de ces faits, qu'il était utile de modifier, quant à l'application, le projet de 1870.

M. FRÈRE-ORBAN. — Pourquoi alors les travaux de la rive gauche étaient-ils nécessaires?

M. MALOU, ministre des finances. — Les travaux de la rive gauche reposaient sur un système essentiellement différent.

Lorsque ce projet a été présenté, on avait déjà le pressentiment de l'inexécution probable du plan Strousberg; on connaissait la répugnance qu'il soulevait, les réclamations très vives qu'il faisait naître ; et le projet de la rive gauche se présentait, comme devant être exécuté successivement, de telle manière qu'on pût satisfaire à tous les besoins prévus et même imprévus.

Il se justifiait par là ; je ne sais au surplus quelle pourrait être l'utilité d'un débat sur ce point, puisque, comme je l'ai dit, il a eu la mauvaise chance d'être considéré comme mauvais par tout le monde, et d'être relégué à un demi-siècle, à un siècle peut-être.

Au moment où l'honorable membre m'a fait l'honneur de m'interrompre, j'établissais qu'il n'y a plus à l'exécution du plan de 1869, l'utilité que l'on pouvait lui attribuer à l'époque où il a été conçu, parce que nous reconstruisons les quais et parce qu'il reste au Nord des espaces facilement utilisables, au moyen desquels on pourra développer au besoin, les bassins actuels de manière à satisfaire à un mouvement au moins quintuple du mouvemant actuel.

Je pense, messieurs, quoiqu'il y ait parmi nous d'honorables membres beaucoup plus jeunes que moi, qu'aucun de nous ne verra cette époque où l'espace manquera au Nord pour le développement maritime; et s'il venait à manquer, on pourrait encore, comme on l'a déjà proposé par plusieurs projets, reporter plus avant, dans les polders, l'enceinte fortifiée sans nuire à l'intérêt militaire.

Je ne me suis jamais dissimulé et c'est l'un des motifs par lesquels se justifie la convention additionnelle faite avec la ville d'Anvers, je ne me suis jamais dissimulé, dis-je, qu'il y a un avantage considérable dans l'unité d'exploitation des établissements maritimes; cet avantage existe surtout lorsque la concurrence peut s'établir entre l'industrie privée et une administration communale ou

l'administration de l'État qui n'a pas, pour des exploitations de ce genre, la libre disposition de tous les moyens dont l'industrie particulière peut faire usage.

Ainsi l'une des choses utiles qu'on peut faire, c'est l'organisation d'un service de remorque. Supposez un établissement maritime divisé et supposez qu'une compagnie veuille par là donner plus de faveur aux quais ou aux bassins qu'elle possède; il est évident que par là même elle se crée une position en quelque sorte privilégiée et elle oblige l'autre partie à la suivre dans cette même voie.

Je n'entrerai pas dans les détails, mais pour une foule de choses, pour une exploitation purement industrielle ou commerciale comme celle-là, il m'est permis de dire, je pense, avec raison, qu'il y a des avantages sérieux pour une société particulière luttant contre une administration publique.

Un inconvénient de la division et qui m'a beaucoup frappé, c'est que nécessairement, une concession, sous quelque forme que ce soit, comme toutes nos concessions des chemins de fer et d'autres de même nature, suppose un maximum de tarif.

Or, lorsque l'administration est unique, lorsqu'elle est entre les mains de la ville ou de l'État, ou de la ville contrôlée par l'État, il est bien évident qu'il y a beaucoup plus de latitude pour approprier les taxes aux circonstances et pour avoir égard plus à l'intérêt commercial qu'à l'intérêt purement fiscal.

Telles sont, Messieurs, quelques-unes des raisons qui m'ont fait croire qu'il valait mieux, même au prix d'un déboursé plus grand pour l'État, réaliser l'unité de construction et d'exploitation des quais et des bassins, plutôt que d'admettre la division qui était dans le projet primitif.

C'était un vœu qui d'ailleurs avait été émis au sein de la Chambre.

L'intérêt de l'État est-il sacrifié sous ce rapport? L'honorable membre auquel je réponds spécialement le croit parce qu'il n'a pas foi dans l'avenir financier de cette entreprise. Mais du moment qu'on est moralement certain d'avoir au moins l'intérêt du capital qu'on engage dans cette entreprise, n'y a-t-il pas lieu, et j'ai pensé qu'il y avait lieu, de tenir compte des avantages que je viens d'énumérer tout à l'heure?

Je rencontre ici l'observation suivante : l'avantage, selon l'honorable membre, consisterait en ce que le prix de revient du mètre carré de terrain serait notablement réduit dans l'hypothèse nouvelle. Mais assurément, Messieurs, pour faire une comparaison, il faut qu'elle soit établie sur des éléments semblables et complets.

Ainsi, si je calcule la quantité totale des terrains à revendre et si je ne tiens pas compte d'une augmentation nécessaire du capital dans l'hypothèse où la compagnie aurait conservé la construction des quais et des bassins; je néglige un élément essentiel de l'équation et je ne puis pas faire une comparaison qui tienne un seul instant.

Je vais tâcher de me faire mieux comprendre. Il y a 78 hectares de terrains à revendre, pour lesquels on paye une somme de... Il reste 78 hectares de terrains pour lesquels on paye la même somme, mais une partie de ces terrains, on la transforme en établissements utiles, productifs; par conséquent, pour faire une comparaison réelle, sérieuse, il faut tenir compte de la partie qui est déduite, et du moment qu'il est démontré que cette partie est productive et peut même donner plus que l'intérêt du capital, il est évident que cette différence n'est qu'apparente et qu'elle doit être négligée.

L'honorable membre nous a dit que nous ne pouvions pas, sans commettre un crime, transformer en terrains à bâtir les terrains de la citadelle du Sud.

Messieurs, si l'espace manquait, si le mouvement ne pouvait pas se développer encore, je dirai indéfiniment, tout en utilisant, d'une autre manière ces terrains, en en consacrant une grande partie à un ouvrage d'utilité publique, l'argument serait réel, l'argument mériterait d'être pesé et d'être pris en considération.

Mais s'il est vrai que les quais suffisent déjà à la plus grande partie du mouvement possible, à un mouvement même beaucoup plus considérable que celui qui existe aujourd'hui, s'il est vrai que, selon les désirs de la ville et d'après la situation des lieux, on peut encore doubler au moins l'importance des bassins actuels, qui suffisent pourtant à ce mouvement, alors il me semble que l'argument a perdu toute sa force et n'existe même plus.

Réservons, nous dit-on, ces 50 hectares pour des besoins futurs ; leur valeur augmentera. Mais, messieurs, on ne peut réserver que ce que l'on a et nous n'avons pas ces hectares. Ils ont été vendus. Ils ont été vendus par la convention de 1869, et pour les reprendre, pour pouvoir les réserver, il fallait commencer par résilier le contrat. Or, comme je vous l'ai dit, et pour les raisons que j'ai fait valoir, c'est ce que je n'ai pas cru pouvoir faire. Je n'ai pas cru pouvoir résilier le contrat et je ne puis pas dire que je vais réserver ces hectares, avant de l'avoir fait résilier.

Je puis encore, le lendemain du jour où la convention actuelle serait rejetée, plaider, soutenir le procès, demander qu'on paye le prix fixé pour l'aliénation des terrains de la citadelle du Sud. Mais précisément parce que je veux que l'on me paye ce prix, je ne puis pas reprendre ces hectares pour en changer la destination.

Il est clair, en effet, que la Compagnie, qui est devenue l'associée du docteur Strousberg, préférera encore reprendre et exécuter le contrat que de perdre les sommes qu'elle a avancées.

Par conséquent si, aujourd'hui, on repoussait la convention, je me trouverais dans l'obligation de continuer le procès et de recevoir, aux échéances déterminées par le contrat, le payement du prix, mais sans pouvoir disposer d'une autre manière des terrains compris dans la convention de 1869.

Dans l'opinion de l'acquéreur comme dans la mienne, les établissements maritimes ont une valeur et même une valeur supérieure à ce qu'ils coûteront comme déboursés du capital.

Pouvais-je dès lors demander qu'on les exceptât de la vente, en continuant de me payer pour la totalité, le prix de terrains compris, la somme qui forme le prix total?

Il m'a paru que lorsque je reprenais une partie de ce que j'avais vendu, il était naturel de réduire proportionnellement le prix stipulé.

Aujourd'hui ce prix est abaissé par suite des nouvelles négociations qui ont eu lieu, et c'est approximativement au prix moyen résultant de la situation qui sera faite par

le vote des quatre conventions actuellement soumises à la Chambre.

Nous nous sommes attachés à satisfaire, dans la mesure du possible, aux grands intérêts nationaux et locaux qui sont engagés dans cette question ; quel que doive être le vote de la Chambre, je me félicite de pouvoir constater en ce moment que l'administration communale et la population de la ville d'Anvers sont très satisfaites du résultat auquel on est arrivé.

Un fait n'échappera pas à la Chambre.

Les propositions qui avaient été faites à la ville d'Anvers, à l'époque dont on a déjà parlé quand il s'est agi de la réalisation des terrains de l'ancienne enceinte, présentent une grande analogie avec celles qui résultent de diverses propositions qui vous sont soumises.

Mais je n'hésite pas à dire que cette convention-ci, cet ensemble est plus avantageux pour la ville d'Anvers que n'était la convention primitive proposée il y a quelques années.

En effet, dans la combinaison telle qu'elle existait alors, la ville d'Anvers garantissait toute espèce de pertes pour obtenir la moitié des bénéfices.

Dans la combinaison actuelle, la ville d'Anvers n'a pas de garantie à l'égard de son co-associé; c'est là une différence qu'il suffit d'indiquer pour en faire comprendre l'utilité et l'importance.

Aussi ai-je remarqué qu'on désire très vivement l'adoption de ce projet, et qu'on repousse à Anvers tout ce qui pourrait en ajourner l'exécution.

Je n'ai pas la prétention de dire qu'il était impossible de faire mieux ; mais je crois que cette solution est bonne en elle-même et qu'elle mérite l'approbation de la Chambre.

J'ai pleine confiance dans l'avenir, en ce qui concerne cette question, et je suis convaincu que, dans quelque temps, l'on appréciera combien cette loi aura été féconde pour le développement de notre port le plus important, ainsi que pour la prospérité de notre commerce et de notre industrie.

À DROITE : Très bien !

M. DEMEUR. — Appelé, par l'ordre des inscriptions, à prendre la parole immédiatement après M. le ministre des finances, je n'entends pas répondre à l'ensemble de son discours. Je ne parlerai pas des travaux d'Anvers considérés en eux-mêmes ; je ne veux pas non plus occuper la Chambre des conventions conclues entre le gouvernement et la ville d'Anvers.

Les conventions intervenues entre l'État et la Compagnie Immobilière seront seules l'objet des quelques paroles que j'aurai l'honneur de dire, et je ne veux pas même envisager ces conventions sous tous leurs aspects ; je ne veux pas, notamment, revenir sur la question de savoir si, dans la fixation du prix de vente des terrains, l'État fait à la Compagnie Immobilière des conditions par trop avantageuses.

Ces conventions doivent aboutir à la formation d'une société entre l'État, la Compagnie immobilière et le docteur Strousberg, la *Société anonyme du Sud d'Anvers*, qui sera chargée de leur exécution, et ce que je veux examiner devant la Chambre, c'est la situation respective des parties coïntéressées dans cette société, les engagements qu'elles prennent respectivement, la valeur qui est attribuée à leurs apports et la manière dont les bénéfices de la société seront répartis entre eux.

Cette société, je le disais tout à l'heure, aura pour objet l'exécution des conventions du 10 Janvier et du 18 Mars intervenues entre la Compagnie immobilière et le gouvernement, et cet objet se résume en un mot : le payement et la revente des terrains de la citadelle du Sud, après appropriation. C'est là désormais l'unique objet de cette société, puisque la convention du 18 mars la dispense des travaux maritimes qu'elle devait exécuter.

L'Etat s'engage à construire un pont : il reçoit de ce chef 4,500,000 fr. en actions, et cela a amené l'honorable ministre des finances à dire que le pont ne coûterait rien à l'Etat, que l'Etat en recevrait la contre-valeur réelle en actions. L'honorable M. Jacobs a dit aussi hier, que les 4,500,000 fr. en actions livrées à l'Etat sont l'équivalent du coût du pont.

Cette appréciation n'est pas exacte. Pour déterminer le sens d'une convention, on doit s'en rapporter non aux discours des honorables membres, mais au texte des conventions elles-mêmes.

Or, d'après les conventions, l'Etat, du chef de la construction du pont, recevra des actions pour un capital égal « *au montant des déboursés qui résulteront de la mise en adjudication publique des travaux.* » C'est ce que porte l'article 3 de la convention du 10 janvier.

Il résulte de là, que pour les frais d'étude, par exemple, pour les frais de surveillance des travaux, l'Etat ne recevra rien. Il ne touchera rien non plus pour les frais d'entretien et de réparation du pont ; ces frais restent à sa charge, et, s'il y a des dépenses supplémentaires pour l'exécution, elles seront aussi à la charge de l'Etat. C'est là une première observation qu'il importait de faire.

En voici une seconde.

Dans les déboursés dont l'Etat doit recevoir la contre-valeur en actions on ne comprend pas une partie notable du coût de la construction du pont, je veux parler du coût de la culée du pont à la rive droite et des rampes donnant accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle. C'est ce que porte le même article de la convention du 10 janvier.

« En compensation des dépenses à faire par l'Etat du chef de la construction du pont sur l'Escaut, des murs en aile à la rive gauche du fleuve et de la rampe donnant accès aux terrains de la Tête de Flandre, l'Etat recevra un nombre d'actions ordinaires de la société, égal en capital au montant des déboursés qui résulteront de la mise en adjudication publique des travaux, sans que toutefois ce capital puisse être supérieur à 4 millions et demi de francs, *moins le coût de la culée du pont à la rive droite, et des rampes donnent accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle.*

Cela se comprenait parfaitement dans la convention du 10 janvier. En effet, la culée du pont à la rive droite et les rampes donnant accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle devaient être construits non par l'Etat, mais par la compagnie, et l'on comprend dès lors que la contre-valeur n'en était pas alors donnée à l'Etat.

Mais cette convention a été modifiée par celle [illegible] mars, aux termes de laquelle l'Etat fera ces travaux.

Voici, en effet, ce que porte l'article 2 de cette convention :

« Par le fait de l'exercice de l'option, seront réputées nulles et non avenues toutes les clauses du contrat du 10 janvier, relatives aux obligations et aux droits de l'acquéreur de la citadelle du Sud, en ce qui concerne la construction et l'exploitation du quai le long de l'Escaut, du bassin de batelage et do l'entrepôt franc, *ainsi que la construction de la culée du pont sur la rive droite de l'Escaut et des rampes d'accès du pont à la gare du chemin de fer et aux terrains de la citadelle.* »

Je ne m'explique pas comment l'Etat, faisant désormais les travaux, ne reçoive rien à titre de compensation.

A ce point de vue encore, il n'est donc pas vrai de dire qu'il reçoit en actions la totalité du coût du pont.

Ce n'est pas tout.

S'il est vrai que l'Etat doit recevoir en actions le montant des déboursés résultant de la mise des travaux en adjudication publique, non compris les travaux de construction de la culée et des rampes d'accès sur la rive droite, il n'en sera ainsi que si ces déboursés n'atteignent pas 4 1/2 millions.

Je suppose que le pont coûte 10 millions?

M. MALOU, ministre des finances. — Oh!

M. DEMEUR. — L'Etat recevra 4 millions et demi en actions. M. le ministre des finances fait un signe de dénégation; mais si le pont se faisait dans les conditions indiquées hier par l'honorable M. Jacobs, il est incontestable qu'il coûterait plus de 10 millions.

Nous ne sommes pas à même d'apprécier ce que coûtera le pont. Le rapport de la section centrale ne donne qu'un seul chiffre concernant le prix de la construction de ponts; il ne cite que le prix du pont de Brooklyn; et ce n'est pas dix millions de francs, c'est huit millions de dollars, soit 42 millions de francs qu'a coûté ce pont, d'après la réponse du gouvernement à la section centrale.

Il est regrettable qu'on n'ait donné aucune espèce de renseignement, aucune espèce d'indication, ni à la section centrale, ni à la Chambre sur le coût probable du pont.

Je sais que l'honorable ministre a dit que, d'après lui, le pont ne coûterait pas 4 1/2 millions de francs. Mais l'honorable ministre me permettra de lui dire que je tiens à juger les choses par moi-même et que je suis peu disposé, en cette matière, à m'en rapporter à son affirmation.

Messieurs, tout à l'heure, nous examinerons ce que valent les actions qu'on remet à l'Etat dans les proportions et avec les restrictions que je viens d'indiquer.

Je veux, avant d'en arriver là, vérifier ce qu'apporte la Compagnie immobilière dans la société nouvelle.

Je viens de vous montrer qu'on avait réduit autant que possible l'appréciation de l'apport de l'Etat.

Vous allez voir qu'en même temps, on exagère outre mesure l'importance de l'apport de la Compagnie immobilière.

Qu'apporte, en définitive, la Compagnie immobilière dans la nouvelle société? Que s'engage-t-elle à apporter, aux termes des conventions dans toute cette affaire?

La Compagnie immobilière apportera le capital numéraire nécessaire pour solder les sommes dues à l'État par le docteur Strousberg et effectuer les travaux de transformation des terrains de la citadelle du Sud.

Voilà l'unique engagement de la Compagnie immobilière. Voilà l'unique raison de son intervention.

Elle ne prend qu'un seul et unique engagement : apporter le capital nécessaire pour payer à l'Etat le prix de certains terrains et pour les travaux nécessaires à la transformation de ces terrains, à leur appropriation en terrains à bâtir.

Que faut-il pour cela? Quel sera le capital? Il est indiqué dans le projet de statuts annexé au projet de loi.

Le capital apporté par la Compagnie immobilière sera de 16,555,000 fr. et le capital en entier de la société à former, y compris les actions du docteur Strousberg et celles de l'Etat, sera de 25 millions. Pourquoi ces 16,555,000 fr.? A quoi bon ce capital de 25 millions? Pour savoir quel sera le capital nécessaire au fonctionnement de la société, il faut que nous nous rendions compte de la dépense à faire.

M. le ministre des finances s'est expliqué à cet égard : il nous a donné dans la séance du 10 mars dernier, par conséquent avant les modifications apportées à la convention du 10 janvier, des renseignements, des évaluations que j'accepterai complétement. Voici ce que l'honorable ministre nous disait :

La société nouvelle aura à faire les dépenses suivantes :

Travaux maritimes, déduction faite des terrains	fr. 12,000,000
Voies et pavages	» 3,000,000
Prix de la citadelle à payer	» 14,000,000
Somme en actions à délivrer pour le pont à l'Etat	» 4,500,000
Un certain nombre d'hectares à exproprier	» 1,200,000
Total	fr. 34,700,000

Voilà quel était alors l'ensemble de la dépense à faire par la société.

Pour cela elle se constituait avec un capital de 25 millions en actions et elle pouvait émettre des obligations à concurrence du capital versé. On arrivait ainsi, en supposant 15 millions d'obligations, à un capital de 40 millions.

Voilà donc une société formée pour faire des dépenses évaluées à 34.700,000 francs, et le capital de cette société est porté à 40 millions, obligations comprises!

Mais depuis lors des changements sont survenus : de l'ensemble des dépenses, qui était de 34,700,000 francs, il faut déduire aujourd'hui, si l'on prend les choses dans l'hypothèse de l'acceptation de la convention du 18 mars il faut déduire le coût des établissements maritimes, c'est-à-dire, du bassin de batelage et du quai à l'Escaut, que la compagnie devait construire et pour lesquels, non compris les terrains, l'honorable ministre des finances portait 12 millions.

Donc l'ensemble des dépenses à faire par la compagnie se trouve réduit aujourd'hui de 34,700,000 francs à 22,700,000 francs.

Ce n'est pas tout. La compagnie, dans cette somme de 22,700,000 fr., a à payer 14 millions à l'Etat; mais, d'après la convention du 18 mars, je vois que la compagnie s'est

assurée la rétrocession à l'Etat de terrains pour lesquels elle recevra 3 millions.

La combinaison est celle-ci : par la convention du 18 mars, l'Etat exerce l'option qu'il s'était réservée par la convention précédente; il s'engage à construire les quais à l'Escaut en face des terrains de la citadelle, et le bassin de batelage. Il conquiert ainsi sur le fleuve, d'après les appréciations de l'honorable ministre, dix hectares de terrains; ces dix hectares sont pour la compagnie, et,en même temps, la compagnie les rétrocède à l'Etat pour 3 millions !

Je ne veux pas examiner ce que cette opération, considérée en elle-même, a de véritablement extraordinaire.

Je crois qu'on a déjà entretenu la Chambre de ce point et qu'on l'en entretiendra encore. Je l'examine seulement, au point de vue de la question dont je saisis la Chambre, celle de savoir quel est le capital nécessaire pour la société projetée entre l'Etat, la Compagnie immobilière et le docteur Strousberg. J'évalue les dépenses qu'elle aura à faire.

Ces 3 millions, selon la convention du 18 mars, seront bonifiés par l'Etat *par imputation proportionnelle sur les payements du prix principal des terrains de la citadelle du Sud.*

Cette somme de 3 millions venant en déduction de celle que la compagnie avait à dépenser, les dépenses sont donc réduites, en fin de compte, de 34,700,000 francs à 19,700,000 francs.

Et le capital constitué pour faire cette dépense est reparti comme suit :

16,555,000 francs représentés par 33,110 actions de 500 francs attribués à l'Immobilière.

3,945,000 francs représentés par 7,890 actions attribués au docteur Strousberg ;

4,500,000 francs représentés par 9,000 actions attribués à l'Etat.

C'est, en total, un capital de 25 millions représentés par 50,000 actions.

Remarquez que la société nouvelle a le droit d'émettre des obligations, et on a vu, dans la convention que la ville d'Anvers a conclue le 12 mars avec la Compagnie Immobilière, que déjà la ville s'est engagée à émettre à cette Compagnie 5 millions d'obligations.

Et voyez l'anomalie : quand, en exécution de la convention du 10 janvier, la société Anonyme du Sud d'Anvers devait faire pour 34,700,000 francs de dépenses, on lui constitue un capital de 25 millions, et, quand cette convention modifiée, quand les dépenses sont réduites à 19,700,000 francs, on maintient ce même capital de 25 millions !

Je demande que l'on explique comment des hommes assurément raisonnables ont constitué une société au capital de 25 millions d'actions, avec la faculté d'émettre des obligations, pour faire, en une série d'années, une dépense totale de 19,700,000 francs ? Fallait-il donc que la Compagnie Immobilière apportât 16,555,000 francs ?

On devrait cependant nous donner des explications sur la nécessité de ces 16,555,000 francs. Quel est, en réalité, le capital nécessaire à la société nouvelle? Quel est, en réalité, le capital en numéraire qu'il convient de demander à la Compagnie Immobilière?

Ce dernier capital, je l'évalue à 3 ou 4 millions. Cette somme serait amplement suffisante.

La Compagnie l'avait prévu ; elle l'a compris ainsi dès le début.

Aussi, le projet de statuts, tout en fixant à 16,555,000 francs la somme à apporter par la Compagnie, a soin de dire que sur les actions à souscrire par la Compagnie immobilière, il ne sera versé que 100 francs dans la quinzaine de la constitution de la société, c'est-à-dire, que les actionnaires porteurs des 33,110 actions auraient à verser 3,311,000 francs.

Vous arrivez ainsi, en réalité, à un capital de 16,756,000 francs, pour faire 19,700,000 francs de dépenses :

3,311,000 fr. versés par la Compagnie immobilière ;
3,945,000 fr. représentant les actions du docteur Strousberg ;
4,500,000 fr. représentant les actions de l'État ;
5,000,000 fr. d'obligations.

Soit 16,756,000 fr. en total.

Contestera-t-on que cette somme soit suffisante pour faire l'opération dont il s'agit?

Messieurs, les honorables députés d'Anvers pourront vous donner des renseignements à cet égard.

Une société s'est constituée à Anvers, il y a une dizaine d'années; elle avait un objet identique à celui de la société qu'on veut former aujourd'hui.

La Société immobilière d'Anvers est une société à responsabilité limitée, qui s'est constituée pour l'entreprise que M. Ybry avait soumissionnée en 1865 et qui a fait l'objet d'un contrat entre lui et la ville d'Anvers.

Cette société s'est engagée, en 1859, à payer à la ville d'Anvers une somme de 15 millions pour un certain nombre d'hectares provenant des fortifications; la somme était payable de la manière suivante : 3 millions par anticipation, 12 millions à mesure de la livraison des terrains, livraison qui devait être faite par la ville dans le délai de cinq ans.

Voilà donc une société constituée dans des conditions en quelque sorte identiques à celle-ci. Eh bien, quel capital a-t-on songé à constituer à cette société? Elle s'est constituée, au mois de novembre 1865, avec un capital de 4 millions d'actions et avec faculté d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de 12 millions.

Est-ce que ce capital a été insuffisant? Dix ans se sont écoulés, l'expérience est faite, et, dans la réalité des choses, l'on n'a appelé que la moitié du capital action. Les actionnaires n'ont versé que 250 francs par action de 500 francs, soit 2 millions en total. Et cela se comprend. La société fait des ventes dès la première, la deuxième ou la troisième année, elle réalise les terrains et, à l'aide du produit des réalisations, elle peut payer les sommes qu'elle doit payer successivement.

Le capital de la société dont nous nous occupons a donc été fixé à un chiffre véritablement inexplicable. Dans quel but? Est-ce pour donner de l'importance à l'intervention de la Compagnie immobilière, aux services qu'elle rend dans cette affaire et pour justifier les avantages qu'on lui donne?

Je crois que c'est là une des raisons; mais ce n'est pas la seule, ce n'est pas la principale; il y en a une autre plus importante que j'indiquerai.

Mais, avant cela, je veux examiner ce que valent respectivement les actions données à la Compagnie immobilière et les actions données à l'Etat. Vous verrez combien était grande l'erreur de M. Jacobs lorsque hier, interrompant l'honorable ministre des finances, il assimilait les actions données à la Compagnie immobilière à celles données à l'Etat; il y a un abîme entre les deux espèces d'actions.

Toutes, il est vrai, sans distinction, donnent droit à un prélèvement sur les bénéfices nets annuels de 5 p. c. des sommes versées; toutes donnent droit au remboursement des sommes versées; toutes donnent droit enfin à une action de jouissance; mais toutes ne jouissent pas de ces droits dans les mêmes conditions.

Il y a les actions *privilégiées*, ce sont celles délivrées à la Compagnie immobilière; il y a les actions *ordinaires*, ce sont celles que l'on remet à l'Etat. Or, entre les actions privilégiées et les actions ordinaires, il y a les différences suivantes : d'abord les actions de la Compagnie ont droit annuellement à 5 p. c. des sommes versées avant que l'Etat touche un revenu quelconque sur ses actions. C'est un premier point.

En second lieu, les actions de la Compagnie ont droit à ces 5 p. c. chaque année, alors même que le bilan de l'année n'accuserait pas de bénéfices, en ce sens que ses 5 p. c. doivent être prélevés sur la réserve, et, en cas d'insuffisance de celle-ci, sur les bénéfices des années suivantes.

Troisième point. Les actions attribuées à la Compagnie ont droit à 5 p. c. à partir des époques de versement. Les actions de l'État, au contraire, n'auront droit à l'intérêt que lorsque le pont sera livré à la circulation.

Ainsi, Messieurs, si quatre, cinq, six années sont nécessaires pour la construction du pont, l'État ne touchera rien, absolument rien, à titre d'intérêt, sur les bénéfices réalisés pendant ces années.

L'honorable ministre des finances a essayé de justifier cette dernière différence en disant que la Compagnie ne profiterait du pont qu'à partir du jour où le pont serait achevé et qu'ainsi il était naturel de ne donner à l'État les intérêts de ses actions qu'à partir de ce jour.

Cette appréciation est-elle juste? Non, car les terrains de la Compagnie gagneront en valeur du jour où il sera décidé que le pont sera construit et les dépenses faites par l'État contribueront à former les bénéfices, absolument comme les capitaux apportés par la Compagnie Immobilière pour payer les terrains.

Entre les actions délivrées à la Compagnie Immobilière et celles délivrées à l'Etat, il y a une dernière différence à signaler et que je considère comme la plus importante.

Je vous ai dit, Messieurs, que toutes les actions émises, ordinaires ou privilégiées, ont droit à une action de jouissance. Cette dernière action donne droit au partage de tous les bénéfices qui excèderont 5 p. c.

Les actions de jouissance, Messieurs, ont une importance capitale. S'il est vrai, comme on le dit, que l'Etat fait la cession des terrains à des conditions éminemment favorables; s'il est vrai qu'il y a là pour l'acquéreur une source de bénéfice à concurrence de bon nombre de millions, ce sont les actions de jouissance qui en profiteront, puisque, comme je viens de le dire, les actions ordinaires ou privilégiées recevront 5 p. c. pendant un temps plus ou moins restreint et que le surplus du bénéfice appartiendra aux actions de jouissance.

Eh bien, voyons de plus près comment se fait la répartition des actions de jouissance entre les cointéressés.

Chaque action, privilégiée ou ordinaire, donne droit à une action de jouissance; en apparence, elles sont ainsi dans des conditions égales; mais on ne fait pas de distinction entre l'action libérée et l'action non libérée!

L'action qui n'est que partiellement libérée a droit à une action de jouissance comme l'action qui est totalement libérée; et ceci, messieurs, vous donne l'explication de la création d'un capital exorbitant.

Si l'on avait dit : La Compagnie immobilière apporte un capital de 4 millions, par exemple, elle participera aux bénéfices dans la proportion de ces quatre millions; elle aura un privilége pour l'intérêt des sommes versées. Soit!

Mais on ne fait pas cela : on sait qu'il n'y aura que 3 ou 4 millions à verser, et, au lieu de créer un capital de 3 à 4 millions, on crée un capital de 16 millions et demi; au lieu de 9,000 actions, on en donne 33,110 à la Compagnie immobilière.

Pourquoi? En vue de lui attribuer 33,110 actions de jouissance.

Et quel sera le résultat? C'est que, pour une mise de 100 francs, la compagnie recevra une valeur égale à celle que l'Etat reçoit pour une mise de 500 francs.

Voilà la combinaison. Et il faut avouer que c'est une combinaison habile, trop habile même.

Eh bien, messieurs, je proposerai un amendement au projet des statuts qui est annexé à ce projet de loi. Je proposerai que le nombre des actions attribuées à la compagnie soit fixé au chiffre réellement nécessaire, en le calculant largement.

Je proposerai que l'on attribue à la Compagnie des actions à concurrence de 4,555,000 francs.

Voici l'amendement que je proposerai à l'article 3 du projet de loi :

Ajouter à cet article : « L'article 7 des statuts projetés sera modifié en ce sens que le capital social sera fixé à 13 millions (au lieu de 25 millions); le nombre des actions privilégiées à 9,110 (au lieu de 33,110) et le nombre des actions de jouissance à 26,000 (au lieu de 50,000). »

Voilà mon amendement et voici à quel résultat vous arriverez.

Le capital social sera :

9,110 actions privilégiées de 500 francs, attribuées à la Compagnie immobilière, 4,555,000 francs.

7,890 actions ordinaires de 500 francs, attribués au docteur Strousberg, 3,945,000 francs.

9,000 actions ordinaires de 500 francs attribués à l'Etat pour le pont, 4,500,000 francs.

Ceci, messieurs, est un amendement du genre de ceux que sollicitait hier l'honorable M. Jacobs. Il ne touche pas à l'essence du projet de loi. Il l'améliore, il en écarte un défaut capital.

Rappelez-vous que la Compagnie peut émettre des obligations et il y a dans les statuts projetés une disposition qui permet éventuellement d'augmenter le capital. Je laisse cette disposition intacte; je dis simplement que le capital

de fondation ne dépassera pas la somme de 13 millions de francs, en actions.

Je demande qui pourrait se plaindre de cette modification? La ville d'Anvers n'est pas intervenue dans cette affaire dans le but de faire des bénéfices illégitimes sur ses actions. M. le ministre des finances le disait hier : il s'est agi pour elle de faire respecter l'autonomie communale; elle a atteint son but; elle ne prétend pas à une part exagérée dans les bénéfices de la société; sa part légitime lui suffit.

Ce n'est certes pas de ce côté que viendra l'obstacle.

Trouvera-t-on un obstacle du côté du gouvernement? Mais je ne comprendrais pas que le gouvernement voulût absolument que la Compagnie Immobilière s'engageât à apporter, dans la société qu'il s'agit de fonder, un capital inutile.

J'offre au gouvernement un moyen facile et juste d'écarter un grief, le principal peut-être, qui est dirigé contre le projet de loi, celui de favoriser outre mesure les intérêts de la Compagnie immobilière : il ne peut pas repousser ce moyen.

Quant à la Compagnie immobilière, elle ne doit pas tenir à inscrire dans les statuts de la Société du Sud d'Anvers une chose qu'elle sait d'avance ne pas vouloir réaliser.

J'ai un autre amendement à proposer, il porte sur un ordre d'idées différent; je le produirai dans la discussion des articles.

M. MALOU, ministre des finances. — Quel est-il ?

M. DEMEUR. — L'amendement consistera dans la disposition suivante : Les statuts définitifs de la société du Sud d'Anvers ne contiendront aucune clause prohibée par la loi du 18 mai 1873 sur les sociétés commerciales.

J'ai encore quelques mots à ajouter à l'appui de mon premier amendement :

Je dis qu'il n'est pas permis au gouvernement, dans les circonstances où nous sommes, d'abandonner sa part de bénéfices, alors surtout que, dans l'opinion d'un grand nombre de personnes, le bénéfice doit être très élevé.

L'Etat, indépendamment des dépenses pour lesquelles il reçoit des actions, s'engage par le projet de loi dans d'autres dépenses véritablement considérables. Une opinion s'est produite ici, d'après laquelle le chiffre total des dépenses serait de 60 à 80 millions.

Dans l'opinion de l'honorable ministre, d'après les calculs qu'il a produits, la dépense à faire par l'État ne dépasserait pas 36 millions, savoir : 15 à 18 millions pour les quais entre l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel; 12 millions pour les travaux maritimes que la Compagnie devait faire et que la convention du 18 mars met à la charge de l'Etat; 3 millions pour les terrains rétrocédés; 4 1/2 millions pour le pont. Et dans cette évaluation n'étaient pas comprises la station et d'autres choses assez importantes.

Ce n'est pas évidemment au moment où nous nous engageons dans des dépenses de ce genre, qu'il faut renoncer à un bénéfice qui est considéré comme probable par tout le monde. J'ajoute que ce n'est pas surtout dans dans l'état où se trouve le trésor public.

On vous a dit dans une des dernières séances, en parlant de l'état du trésor, que les caisses sont vides, et l'honorable ministre des finances, dans la séance d'hier, vous disait que le trésor est à flot. Si je ne me trompe, ce sont ses expressions.

Je réponds à cela que, si M. le ministre des finances ne nous demande que 2 millions de crédit pour des travaux qui doivent coûter des sommes considérables, c'est qu'il ne peut pas en demander davantage. Vous ne le pourriez pas.

Sur l'emprunt de 240 millions voté l'année dernière, il reste disponible une somme de 515,000 francs. Le surplus est engagé tout entier. Vous auriez donc pu demander un crédit de 2.515,000 francs. Rien de plus. Si vous aviez demandé davantage, vous n'auriez demandé davantage, vous n'auriez pas pu mettre dans le projet de loi que la dépense sera couverte par le disponible de l'emprunt.

S'il y a ici quelque chose de consolant, c'est que la discussion qui va s'ouvrir sur le budget des travaux publics sera très courte, car tout le monde est prévenu que vous ne pourrez pas obtenir la moindre allocation; il n'y aura pas un seul crédit nouveau, à moins qu'il ne soit restreint dans le chiffre de 515,000 francs restant disponible.

M. FRÈRE-ORBAN. — Il n'y a pas même cela.

M. DEMEUR. — Il peut y avoir une erreur dans mes calculs, mais dans tous les cas la différence ne peut être grande et, du reste, comparée à celle de 240 millions, cette somme est bien peu de chose.

L'honorable ministre des finances le sait bien, et, en parcourant l'exposé de la situation du trésor qui a été distribué il y a quelques jours, j'ai été stupéfait de trouver un mot que l'on n'y rencontrait plus depuis une bien longue série d'années.

On y parle d'un découvert. L'honorable ministre dit, il est vrai, que le découvert n'est pas à redouter; il compte sur des excédants dans les ressources ordinaires; mais c'est, de sa part, une illusion momentanée. Je dis : Nous sommes à la veille du découvert, du déficit; l'emprunt de 240 millions est absorbé et, dans les circonstances actuelles, alors que cet emprunt n'est versé qu'en partie et n'est pas même classé, l'on sait quels sacrifices seraient nécessaires pour en faire un nouveau.

Et il faut réellement que l'honorable ministre des finances se fasse illusion quand il croit que les recettes ordinaires du trésor lui procureront dorénavant des excédants.

Il faut qu'il en fasse son deuil, et il le reconnaîtra lui-même certainement quand il se placera en présence des documents qu'il a soumis à la Chambre et qu'il nous a fait approuver ou du moins qu'il a fait approuver par la majorité.

Nous avons, jusqu'à présent, voté huit des neufs budgets de dépenses de l'exercice 1874; il n'en reste plus qu'un seul à voter, le budget des travaux publics et il n'est pas à craindre que l'on accorde à l'honorable ministre des travaux publics une somme moindre que celle qu'il a demandée.

Nous avons voté aussi le budget des voies et moyens.

Eh bien, dès à présent, nous pouvons dire que les ressources ordinaires de l'Etat pour l'exercice courant, d'après les prévisions du gouvernement de la Chambre, seront insuffisantes pour couvrir la dépense.

Les huit budgets de dépenses votés jusqu'à ce jour, font ensemble 152,072,185 fr. 80 c. Il nous reste à voter le budget des travaux publics, qui comporte 84,806,816 fr.; de sorte que l'ensemble des dépenses s'élèvera à 236,879,001 fr. 80 c.

Voilà la dépense prévue, et quelles sont nos recettes prévues? A combien s'élève le budget des voies et moyens?

Le budget que nous avons voté et dans lequel les prévisions sont largement établies, s'élève à 229,643,000 francs.

Il en résulte que le découvert sur les ressources ordinaires d'après les prévisions, s'élèvera, pour 1874, à 7,236,000 francs (1).

Depuis combien d'années n'avons-nous pas vu pareille situation?

Pour ma part, depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette enceinte, je n'ai pas vu une situation se rapprochant de celle où nous sommes.

Cette situation tout exceptionnelle ne doit-elle pas déterminer le gouvernement à accepter un amendement qui, tout concourt à le faire espérer, comblera dans une certaine mesure le déficit que nous constatons dès à présent ?

— L'amendement de M. Demeur est appuyé; il fera partie de la discussion.

M. COREMANS. — Messieurs, quand on parle du cadeau des bassins et des quais donnés par le roi Guillaume à la ville d'Anvers, tout le monde croit que ces bassins et ces quais constituaient dès lors une valeur immense créée tout récement par le gouvernement français; que la ville d'Anvers n'a eu d'autre peine que d'accepter le cadeau, de le mettre en exploitation et d'empocher les bénéfices. Rien n'est moins fondé que cette croyance généralement établie.

Les quais de la ville d'Anvers ne sont l'œuvre ni du gouvernement français, ni du gouvernement du roi Guillaume.

L'ancienne commune anversoise avait elle-même, dès le XIVe, dès le XVe, dès le XVIe siècle, construit, successivement et à ses frais, la plupart des quais d'Anvers compris dans la prétendue cession faite à la ville en 1819 par le roi des Pays-Bas. Si vous consultez les cartes de la rade d'Anvers au XVe, au XVIe, au XVIIe siècle, vous y trouverez marqués les quais d'Anvers à peu près comme ils existent encore aujourd'hui. Certes, ces anciens quais ne constituaient pas cette belle suite de quais maçonnés comme le sont les quais actuels; ils formaient néanmoins autant d'emprises sur le fleuve et satisfaisaient aux besoins du commerce et de la navigation de l'époque. Or, ces besoins, notamment au XVIe siècle, étaient immenses dans le port d'Anvers.

La ville avait à cette époque une population de 130,000 âmes; suivant quelques auteurs, il y aurait eu jusqu'à 180,000 habitants. Le mouvement de la navigation était tel, qu'au rapport des écrivains de l'époque, Guicciardini, Scribanius et autres, il n'y avait pas moins de 500 navires arrivant chaque jour à Anvers ou en partant; fréquemment une seule marée amenait à Anvers 400 voiles, souvent on y comptait dans l'Escaut jusqu'à 2,500 navires à la fois.

Tous ces navires trouvaient place soit dans les canaux soit en rade, soit aux quais de l'époque.

Plusieurs de ces quais avaient alors déjà les noms qu'ils portent aujourd'hui encore.

Les uns étaient affectés aux navires de mer, les autres à la navigation intérieure. Ce que nous avions alors, ne valait pas, de loin, ce que nous aujourd'hui; les navires les derniers arrivés avaient à attendre parfois jusqu'à trois semaines avant de trouver une place à quai; mais — ceci est constant — dès le XVIe siècle, la ville d'Anvers avait construit de nombreux quais satisfaisant en grande partie aux besoins très considérables de la navigation et du commerce de l'époque.

Au XVIe siècle, l'Escaut fut fermé à la navigation maritime; la longue stérilité dont la politique européenne frappa notre beau fleuve, rendit inutiles les anciennes installations.

Notre annexion à la France, à la fin du XVIIIe siècle, nous valut, avec des calamités innombrables, quelques rares bienfaits, notamment la réouverture, la liberté de l'Escaut,

Dès 1797, M. Benezech, ministre de l'intérieur sous le Directoire, avait projeté à Anvers des travaux maritimes considérables. A. Bonaparte, premier consul, échut l'honneur de décréter ces travaux et d'en exécuter une grande partie.

Les anciens bassins furent creusés; la jonction du *Bierhoofd au Werf* (quai van Dyck) et l'exhaussement du *Verloren Kost* (quai Jordains) furent commencés.

Aucun de ces travaux n'était terminé lors de la chute de Napoléon.

Par décrets des 11 mai et 12 décembre 1815, le roi Guillaume donna à la ville d'Anvers, en pleine propriété les bassins et dépendances établis sous le régime français.

Mais il s'en faut beaucoup, messieurs, que ces bassins, à l'époque de cette donation par le roi Guillaume, présentassent l'aspect qu'ils ont aujourd'hui.

Voici, à ce sujet, quelques lignes des auteurs bien connus de l'histoire de la ville d'Anvers, MM. Mertens et Torfs:

(1) Budget de l'exercice 1874 :

Dette publique	fr.	57,891,155 79
Guerre	»	41,480,000 »
Intérieur	»	16,705,355 76
Justice	»	14.941,222 »
Finances	»	14,107,205 »
Dotations	»	4,422,767 25
Affaires étrangères	»	1,593,480 »
Non-valeur et remboursements . .	»	931,000 »
Total des budgets votés.	fr.	152,072,185 80
Budget des travaux publics proposé.		84,806,816 »
Total des budgets des dépenses.	fr.	236,879,001 80
Budget des voies et moyens voté.	.	229,643,000 »
Excédant des dépenses	fr.	7,236,001 80

« Een koninglijk besluit van den 12 december 1815 had de dokken met de aanpalende gronden aan de stad geschonken, om ten behoeve van den koophandel te worden gebruikt. Deze kommen waren op verre na niet voltooid; slechts van het kleine dok had men twee kaaijen volbouwd kunnen krijgen. Er bleven dus nog zulke groote als kostbare werken te verrigten, en het was eene vraag, of het koninglijk geschenk niet veeler eenen last dan eene mildheid was. Hadde men sommige beknibbelaars geloofd, men had er voor bedankt. Gelukkiglijk vond men mannen die zich door eenige onkosten niet lieten afschrikken, en al het gerief inzagen, het welk de scheepvaart bij eene veilige legplaats kon vinden.

« De dokken werden dan den 1 Januarij overgenomen; de ijzeren brug werd in 1822 gebouwd en geopend

« In 1824 begon men de kaaijen op te bouwen. De Sint-Laurijskaai, ten noorden van het kleine dok, was de eerste voltrokken. Schier onmiddelijk daarna begon men op deze kaaijen huizen te timmeren en het fraaije Nassauplein kwam allengs in wezen. Men stelde in 1826 al de kaaijen rondom het Oostershuis in staat, benevens de besteening van het vlothoofd aan den ingang van het klein dok. De timmermanskaai ten noorden et de Godefriduskaai ten zuiden van het groote dok werden respectievelijk in 1825 en 1828 voltooid tot aan de zoogenaamde krengroosters, waar de schepen worden op zijde gelegd om van onder bezigtigd te worden. » (MERTENS en TORFS, *Geschiedenis van Antwerpen*, t. VII, p. 175.)

Vous voyez, Messieurs, par cette citation...(*Interruption*).

M. COOMANS. — Les trois quarts de la Chambre voient et entendent c'est assez.

M. COREMANS. — Cette citation prouve le triste état dans lequel se trouvaient alors les quais des bassins, et des frais considérables qu'a dû faire la ville d'Anvers pour les metre en exploitation.

Quant aux quais de l'Escaut, dont il est tant question depuis quelques jours, la ville d'Anvers y a dû consacrer des dépenses non moins considérables pour les approprier aux besoins nouveaux du commerce et de la navigation du pays. En 1819, lors de la prétendue cession de ces quais à la ville, il y avait en premier lieu les anciens quais autrefois établis par la commune; il y avait ensuite un commencement d'exécution du travail décrété par le gouvernement français pour la jonction du Bierhoofd au Werf et pour l'exhaussement du Verloren-Kost.

La ville d'Anvers restaura les anciens quais, les améliora, et acheva les travaux laissés inachevés par le gouvernement.

Des dépenses très importantes pour l'époque furent consacrées par la ville à ces différents travaux :

L'achèvement du quai Van Dyck coûta 250,000 francs;

Celui du quai Jordaens, 110,000 francs;

La restauration du quai Plantin, 68,000 francs.

Toutes ces sommes, fort considérables pour l'époque, Anvers les a payées de sa caisse, sauf 15,000 florins lui alloués comme subside par le gouvernement néerlandais. Je crois que toutes ces dépenses doivent être mises au crédit de la ville quand il s'agira de fixer les mises respectives de la ville et du gouvernement.

Les quais d'Anvers sont donc l'œuvre, non pas du gouvernement français, ni d'aucun autre, mais de la ville d'Anvers elle-même. A ce titre, c'est incontestablement la ville qui en est doit en être propriétaire.

Aux yeux du gouvernement de 1819, ce droit de propriété dans le chef de la ville n'était guère douteux.

Dans son décret du 20 avril 1819, le roi Guillaume ne parle pas d'un transfert de la propriété des quais à la ville. Pourquoi? Parce que ce transfert était inutile. Le roi Guillaume se borne à imposer à la ville l'administration et l'entretien des quais. Les tendances du gouvernement d'alors nous était connues, le droit de propriété sur les quais aurait été transmis en même temps à la ville, si l'on n'avait pas cru que déjà la ville en était propriétaire.

Quand, en 1815, le roi Guillaume cédait à la ville les bassins creusés par le gouvernement français, il avait bien soin de stipuler expressément qu'outre l'administration, la ville acquérait en même temps la propriété.

Ici cette stipulation était nécessaire parce que les bassins étant, en général, l'œuvre du gouvernement, la ville n'avait pas sur eux les mêmes droits qu'elle avait sur les quais. (*Interruption.*)

Mais, messieurs tout le monde ne reconnaît-il pas que les emprises légalement faites sur un fleuve, que les digues légalement construites sont la propriété de leurs auteurs?

Les quais sont-ils autre chose que des digues *sui generis?*

Dans la direction des quais actuels, la ville d'Anvers avait établi la digue du Kattendyk, a beaucoup moins de frais que ses anciens quais.

Jamais le gouvernement ne s'est avisé de contester à la ville son droit de propriété sur cette digue. Etait-ce parce qu'elle avait une valeur moindre que les quais?

Et quand, en 1851, pour la construction de l'écluse du Kattendyk et plus tard pour celle du quai du Rhin, le gouvernement belge a eu besoin de ces terrains du Kattendyk, l'Etat a dû recourir à l'expropriation et les payer à leur vraie valeur.

C'est donc bien la ville qui est propriétaire des quais, qu'elle a construits. Je crois avoir prouvé en même temps que, contrairement à la croyance générale, il a fallu que la ville s'imposât les plus grands sacrifices pour donner une valeur sérieuse d'exploitation au cadeau du roi Guillaume.

Messieurs, ce n'est pas seulement à l'origine de la mise en exploitation des bassins et des quais, mais plus tard, toujours sans discontinuer, que la ville d'Anvers a fait, pour ses établissements maritimes, les sacrifices les plus importants.

En 1859, sous l'administration de l'honorable M. Loos, une somme de 7 millions fut consacrée à la création d'une partie du bassin du Kattendyk.

La dernière administration communale dépensa environ 10 millions à l'extension et à l'achèvement de ses établissements maritimes.

Lorsque, il y a trois ans, l'Etat fit avec la ville d'Anvers la convention de décembre 1871, la ville ne céda pas moins de 11 hectares de terrains, gratuitement, à l'Etat, pour les installations du chemin de fer. S'il fallait prendre

ces terrains à la valeur fixée l'autre jour par l'honorable M. Jottrand et par l'honorable M. Sainctelette, soit 50 fr. le mètre, j'arriverais à une somme de 5 1/2 millions pour la valeur des 11 hectares.

A propos de cette convention de décembre 1871, je me permets de rappeler ici un article du projet primitif mis en avant par le gouvernement.

L'article 20 de ce projet interdisait à la ville d'Anvers le droit de percevoir ses taxes de navigation sur les quais à convertir en station.

La ville exigea et obtint, avant toute négociation ultérieure avec le gouvernement, que cette clause disparaîtrait du projet, et que le droit de la ville, quant à ses taxes de navigation, ne pourrait être mis en question. Il y a donc autre chose qu'un réglement communal, soumis à révision, qui légitime les taxes maritimes perçues par la ville d'Anvers; il y a une convention que l'Etat doit respecter, sous peine d'indemnité.

La ville d'Anvers a fait, au point de vue des installations maritimes et commerciales du pays, une dépense de plus de 22 millions de francs — je ne parle pas des dépenses d'entretien — pendant les soixante dernières années.

Croyez-vous que les recettes aient compensé, même de loin, ces dépenses considérables? Vous vous tromperiez si vous le croyiez.

Bornons-nous, pour dresser ce compte, aux dix ou vingt dernières années, les éléments pour remonter plus haut ne nous ayant pas été fournis.

Je néglige aussi, au détriment de la ville, la valeur des 11 hectares cédés par elle gratuitement à l'Etat en Décembre 1871.

De 1863 à 1873, je constate qu'Anvers a eu un total de recettes de 8,315,000 francs, pour un total de dépenses de 10,270,000 francs, soit un déficit d'environ 2 millions. Si je prends les vingt dernières années d'exploitation, j'arrive à un total de dépenses de 13,608,000 francs, et à un total de recettes de 12,979,000 francs: déficit 630,000 francs.

Voyons maintenant la situation de l'Etat relativement aux dépenses et aux recettes faites par lui dans ses rapports avec le port d'Anvers.

Parlons d'abord des recettes. En 1852, le produit des chemins de fer de l'Etat à Anvers s'élevait pour les expéditions à 1,193,837 francs; en 1872, cette recette s'élève à 6,332,576 francs; pour les arrivages le chiffre des perceptions s'élève, en 1872, à 3,822,403 francs.

Le produit des douanes et accise, à Anvers, s'élevait en 1862 à 7,526,685 francs; en 1871, il s'élève à 12,178,831 francs. Remarquons en passant que, dans cet intervalle de dix ans, l'impôt du sel a été supprimé.

Augmentation : plus de 33 millions par an.

Passons à l'examen des dépenses consacrées par l'Etat au port d'Anvers.

L'honorable M. Malou vous les a fait connaître hier :

En 1851, l'Etat a terminé le canal de jonction de l'Escaut à la Meuse. Le gouvernement de l'honorable M. Frère avait fixé à 12 mètres la largeur de l'écluse nécessitée par ce travail.

Grâce aux instances de la ville d'Anvers, la largeur de cette écluse fut portée à 22 mètres..

Le coût de la largeur plus grande de cette écluse doit être porté comme dépense de l'Etat consacrée aux établissements maritimes de la ville d'Anvers : soit, un million.

Vient ensuite la dépense faite pour la construction du quai du Rhin : soit 3 1/2 millions.

Total 4 1/2 millions. C'est-à-dire, moins du cinquième des recettes que perçoit annuellement l'Etat dans la ville d'Anvers.

Mais, a-t-on dit dans cette discussion, bien d'autres avantages que des travaux publics ont été octroyés par le gouvernement à la ville d'Anvers et l'on a parlé de la suppression des droits de tonnage, de la diminution des droits de pilotage.

Voici la vérité sur ce point :

Depuis plusieurs années déjà, la Hollande avait diminué ces droits sur ses fleuves et rivières.

Le gouvernement belge, voulait-il pouvoir lutter contre la concurrence de la Hollande, avait donc à faire la même réforme.

Cependant, comme le gouvernement combinait, à cette époque, le rachat du péage de l'Escaut, on conserva, sous prétexte de contre-valeur à présenter aux divers gouvernements avec qui l'on négociait de ce rachat, les droits de pilotage et de tonnage, à leur taux plus élevé que ces mêmes droits en Hollande.

Cette conduite du gouvernement causait à Anvers un détriment considérable, les navires étrangers, préférant au port d'Anvers les ports hollandais où les taxes gouvernementales étaient moins fortes.

Cette situation fut maintenue pendant plusieurs années, jusqu'à ce qu'en 1863 le péage de l'Escaut fut racheté.

Certes, les mesures prises en 1863 ont eu une grande influence sur la prospérité du port d'Anvers; mais l'Etat, en prenant ces mesures, a fait une excellente opération financière : loin d'y avoir perdu, l'Etat y a gagné. Anvers seul, pendant quelques années, a souffert de l'exagération des taxes gouvernementales, perçues sur les navires remontant l'Escaut.

Vous le voyez, messieurs, les sacrifices de l'Etat pour le port d'Anvers sont bien légers; les ressources qu'il en tire sont d'une importance considérable.

Au contraire, les sacrifices faits par la ville d'Anvers atteignent de grandes proportions et Anvers est loin de trouver une compensation financière dans les recettes que lui produisent ses établissements maritimes. Ne peut-on pas dire qu'Anvers est en quelque sorte comme la vache laitière du pays?

C'est peut-être pour cela qu'elle a été entourée de si chères fortifications!

La ville d'Anvers qui, elle, préfère compléter ses établissements maritimes et en créer de nouveaux, adressa, en mars 1872, au gouvernement un plan de travaux dont l'exécution devait coûter 12 miillons.

D'après ce plan, la ville pénétrait dans la citadelle du Nord, y établissait un bassin à pétrole; creusait, au Nord, plusieurs autres bassins : faisait la dérivation du canal de la Campine, créait plusieurs cales sèches. Cet ensemble de travaux fut soumis au gouvernement dont le consentement était nécessaire pour la démolition de la citadelle du Nord.

Il s'agissait, dis-je, d'une dépense de 12 millions que la ville allait encore s'imposer dans l'intérêt de tous. J'avoue qu'Anvers était en mesure de se permettre ce sacrifice.

Son budget clôturait à cette époque par un excédant des recettes normales sur les dépenses normales d'un demi-million. Ce boni lui permettait d'emprunter 10 millions et de servir les intérêts à l'amortissement de cet emprunt, sans imposer les contribuables. Il y a plus, ce boni devait s'accroître les deux années suivantes, et, en 1874, par suite de l'accroissement du produit des droits de navigation et de la part de la ville d'Anvers dans le fonds communal, il devait atteindre un million environ.

Anvers pouvait donc procéder à une nouvelle dépense de 12 millions sans embarrasser sa situation financière. Le gouvernement, cependant, ne lui accorda pas la démolition des fronts intérieurs, et force lui fut d'attendre des dispositions meilleures.

Sur ces entrefaites, arrivent les élections de 1872. La Chambre sait comment l'administration communale, auteur du plan susmentionnée, fut remplacée par l'administration actuelle.

Voilà moins de deux ans que nos finances communales sont gérées par l'édilité nouvelle et déjà le boni a disparu ; les dépenses normales du budget ont été augmentées de 870,000 francs par an; pas un travail important n'a été exécuté ; mais en revanche on a frappé des contributions nouvelles s'élevant à quelques centaines de mille francs.

La question de l'extension de nos établissements maritimes s'imposait aux études de la nouvelle administration. Trois commissions réunies avaient été chargées de cette étude.

Voici dix lignes du *Bulletin Communal de la ville d'Anvers* qui vous montrent avec quel zèle, quelle diligence ces études étaient faites.

Ceci se passe à la séance du 28 décembre 1872 :

» *M. Van den Nest.* Il me serait agréable d'apprendre où on est le travail des commissions réunies chargées d'examiner le projet d'extension des établissements maritimes.

« *M. l'échevin Van der Taelen.* — C'est l'affaire des commissions. Demandez-le-leur. Le collége est dessaisi du projet.

« *M. Gits.* — Vous êtes le président d'une des trois commissions.

« *M. l'échevin Van der Taelen.* — Et vous êtes membre.

M. Gits. — Moi, je ne suis que quatorzième.

M. l'échevin Cuylits. — Le collége est pour le moment déchargé de l'affaire.

M. Gits, — Je crois que nous nous trouvons engagés dans une voie fausse.

M. l'échevin Cuylits. — — Complétement.

Je crois qu'il serait difficile de mieux prouver que par cet extrait que la question des établissements maritimes n'était plus examinée avec tout le soin désirable.

M. ROGIER. — C'est cela.

M. COREMANS. — Il fallait cependant se préparer aux besoins futurs, toujours croissants, de la navigation et du commerce.

Poussée par l'opinion publique, l'administration communale met enfin la main à l'œuvre et s'abouche avec l'honorable ministre des finances.

Plus d'une bonne position pouvait être prise par la ville vis-à-vis du gouvernement : ou elle pouvait mettre en avant le système préconisé en 1870 par l'honorable ministre des finances de cette époque, par l'honorable M. Jacobs; elle pouvait dire à l'honorable ministre des finances d'aujourd'hui : Je suis prête à consacrer 15, 20 millions à l'élargissement et à l'outillage de mes quais. Traitez-moi comme le gouvernement belge a l'habitude de traiter les autres villes du pays. Donnez-moi un subside, et un subside aussi important que les sommes que moi-même je vais consacrer à l'amélioration de la rade des quais; une bonne, grande et belle œuvre sera ainsi réalisée.

Dans ce système, Anvers conservait son autonomie, elle restait maîtresse chez elle, administrait seule ses quais comme ses autres établissements maritimes, et seule en percevait les revenus.

Le gouvernement n'aurait trouvé aucune bonne raison de ne pas se rallier à ce système.

On aurait pu lui rappeler que si les travaux de la Meuse et autres travaux faits dans la province de Liége avaient coûté 33 millions à l'État, le moment était venu d'attribuer à Anvers une par légitime du trésor; d'autant plus que cette par allait être appliquée à l'amélioration du régime de l'Escaut; et l'on sait que l'entretien des passes de l'Escaut, que le maintien de la navigabilité de notre grand fleuve sont une charge nationale inscrite dans les traités de 1839.

On aurait pu rappeler aussi les nombreux millions dépensés par le gouvernement pour la ville de Bruxelles; faire ressortir les ressources que les douanes et le chemin de fer allaient valoir à l'État, grâce à l'extension de notre mouvement commercial et maritime.

J'ai trop de confiance dans les sentiments de justice et d'équité de l'honorable ministre des finances pour n'être pas convaincu qu'il eût fini par céder à l'administration communale.

Ou bien, si l'administration communale ne voulait pas du système de M. Jacobs, elle pouvait, adoptant les idées de ses prédécesseurs, reproduire le plan de 1872 ou un autre analogue. Elle pouvait, et avec raison, prétendre que l'extension de nos établissements maritimes doit se faire exclusivement au nord; que les quais actuels peuvent être conservés tels qu'ils sont ; qu'il faudrait des dépenses trop fortes pour n'obtenir qu'un résultat toujours insuffisant ; qu'au nord on disposait des plus beaux, des plus vastes terrains, des plus profonds mouillages; qu'on aurait une dépense moins forte à faire pour construire de nouveaux quais au nord ; pour y achever et compléter nos établissements maritimes.

Peut-être aurait-on eu, le long de l'Escaut, moins d'étendue de quais que dans le système de l'honorable M. Malou, mais on aurait eu plus de bassins et à l'entour de ces bassins les quais les plus beaux du monde.

Et quoi qu'en ait dit hier l'honorable ministre des finances, les gens de navires préféreront toujours entrer dans les bassins que de rester devant les quais, parce que dans les bassins on est en pleine sécurité, tandis que dans le fleuve, de nombreux accidents sont non-seulement possibles, mais fréquents.

En outre, le déchargement s'opère plus vite dans les bassins qu'aux quais, parce qu'on y est plus tranquille.

Dans nos bassins, les plus grands steamers déchargent et rechargent en trente-six heures.

Le difficile, c'est de trouver sur les quais la place nécessaire où l'on puisse loger les marchandises et les enlever facilement.

Je crains encore que les nouveaux quais élargis ne répondent pas au but que l'on se propose d'atteindre à cet égard. La rade sera peut-être améliorée, mais les quais seront encore insuffisants.

L'administration communale a cru convenable de ne pas suivre les errements de ses prédécesseurs, pas plus qu'elle n'avait voulu se rallier aux idées de l'honorable M. Jacobs. Il lui fallait du nouveau quand même. C'est dans ces dispositions qu'elle a négocié avec l'honorable ministre des finances.

Nous connaissons le résultat de cette négociation.

L'Etat va dépenser environ 18 millions à l'amélioration de la rade et à l'élargissement des quais; la ville 4 millions, à un outillage perfectionné. Un partage des bénéfices se fera entre la ville et l'Etat au *prorata* des mises respectives de chacune des parties; l'Etat aura quatre cinquièmes, la ville d'Anvers un cinquième.

Or, s'il faut en croire les prévisions de l'honorable ministre des finances, le produit des quais nouveaux va être tellement considérable, le mouvement commercial et maritime d'Anvers va si bien se concentrer devant ces quais perfectionnés, qu'il faut compter sur un mouvement maritime double ou triple de celui d'aujourd'hui, pour admettre que les bassins de la ville seront occupés comme ils le sont actuellement et produiront à la caisse communale des recettes dans un juste rapport avec les dépenses.

Certes, j'ai confiance dans le brillant avenir, dans la prospérité toujours croissante du mouvement commercial d'Anvers, mais je crois qu'il faut en avoir une très grande pour croire que la caisse communale ne va pas souffrir pendant de longues années...

M. MALOU, ministre des finances. — Allons donc!

M. COREMANS. — ... du nouvel ordre des choses et que les contribuables anversois n'auront pas à subir de nouvelles charges, de nouveaux impôts.

Ces considérations qui se présentent à l'esprit de tous n'ont pas été de nature à faire rejeter par le conseil communal la convention conclue entre le collége et le gouvernement.

La crainte du *statu quo* lui a fait accepter le résultat auquel avaient abouti les négociations entre l'administration communale et l'honorable ministre des finances.

M. l'échevin Van der Taelen disait à la séance du conseil communal du 21 février dernier:

« Tantôt, je vous ai rendus attentifs sur les conséquences auxquelles pourrait entraîner le rejet de la convention. Je le répète: la laisser tomber en quenouille serait tout remettre en question, et Anvers n'a plus de temps à perdre.

« La prospérité d'Anvers se trouve sur le bord d'un abîme dans lequel les suites du rejet de la convention pourraient l'entraîner. » (*Bulletin communal*, p. 191 *in fine*.)

Une très-forte majorité, l'unanimité à peu près du conseil communal, vota avec le collége.

La section centrale, ayant été assez heureuse d'obtenir du gouvernement; au profit de la ville, diverses améliorations à la convention, je ne puis, pour ma part, qu'engager la Chambre à émettre un vote favorable.

Quant au contrat fait par le gouvernement avec la Société Immobilière, il a été reçu à Anvers, quant à ses dispositions essentielles au point de vue anversois, aux applaudissements de la population tout entière. On y voyait cette fois-ci la certitude presque immédiate de la démolition de la citadelle du Sud.

Deux fois déjà cette démolition nous avait été promise: en 1830, après le bombardement du 27 octobre; en 1869, lors de la convention Strousberg; et deux fois ces promesses s'étaient perdues en fumée.

La citadelle va enfin disparaître; les cent hectares qu'elle couvre vont devenir une ville nouvelle, agrandissant et embellissant notre vieil Anvers.

Le conseil communal d'Anvers critiqua quelques dispositions spéciales de cette convention.

Une motion de rejet faite au conseil y fut repoussée par 16 voix contre 10, après une longue délibération.

Deux jours plus tard, en comité secret, le conseil se déjuge et demande à la Chambre le rejet de la convention.

Nous ignorons encore les motifs qui ont déterminé la seconde décision du conseil communal. Peut-être le conseil n'a-t-il été mû que par le désir d'avoir une part de ce qu'on a appelé le gâteau donné à l'Immobilière.

Il doit, dans ce cas, avoir été très surpris en voyant sa demande en participation si promptement accueillie par l'Immobilière. Si l'affaire était si bonne, pourquoi l'Immobilière aurait-elle partagé avec la ville.

Rien ne l'y obligeait.

La convention primitive faite entre le gouvernement et la Société Immobilière, ayant subi de profondes modifications, de l'accord commun des parties contractantes, il n'y a plus lieu d'examiner à quel point l'opération de l'Immobilière pouvait dans cette première combinaison être bonne dans son ensemble. Quant au point spécial des terrains, les résultats en étaient au moins douteux. Des 78 hectares à revendre, une demi-douzaine, une dizaine, peut-être, pouvaient acquérir une plus-value à cause des quais, des bassins de batelage et de la gare; puis une dizaine encore à cause du voisinage du boulevard.

Le reste était isolé de la ville, sans voies de communications et par suite dans une situation moins favorable que n'importe quel terrain autour d'Anvers et, vous le savez, messieurs, il y en a encore beaucoup de disponibles.

Ce qui a fait de la spéculation de l'Immobilière une affaire réellement bonne et même, et j'ose le dire, excellente pour elle, c'est le contrat que cette compagnie a conclu avec la ville d'Anvers, sous la date du 12 mars. Chacun des articles de ce contrat constitue pour la compagnie un avantage immense, un avantage dont les conséquences sont pour le moment encore incalculables, mais dont je vais tâcher de vous donner rapidement un aperçu.

La Compagnie Immobilière, comme vous le savez, est appelée à constituer une société anonyme sous le nom de Société du Sud d'Anvers. A l'Immobilière revenait le droit d'en émettre les actions et d'encaisser les profits de l'émission, si, ce qui était douteux, il y avait prime.

Par l'article 1er du contrat du 12 mars, l'Immobilière trouve dans la ville preneur à main ferme pour la moitié de ses actions. C'est, dit-on, la constitution d'un compte à demi. Vous allez voir qu'il n'en est rien.

L'article 2 est loin de laisser à la ville, quant à la gérance des actions, la même position qu'à l'Immobilière. Celle-ci gardera ses titres ou, à son gré, les placera avec prime. La ville, par contre, est vinculée. Elle n'a pas le droit de faire de ses titres ce qu'elle veut. Si elle tient à s'en défaire, elle pourra les offrir à l'Immobilière, et si l'Immobilière refuse, la ville a huit jours pour les vendre au taux demandé par elle et pas un centime en dessous. Si elle ne les vend pas, il lui faut faire de nouvelles offres à l'Immobilière.

Or, il n'est pas probable que la ville obtienne en Bourse une cote plus élevée que celle déclarée trop haute par l'Immobilière elle-même, laquelle a intérêt à soutenir ses titres. La ville est donc, pour tout le montant de ses actions, sous la dépendance absolue de l'Immobilière. Ses actions peuvent être considérées comme étant hors du commerce.

D'ailleurs, si la ville vend ses actions, elle perd le droit de prendre part à l'administration de la compagnie.

Il va de soi que si les actions sont recherchées et qu'il n'y en ait que la moitié dans le commerce, cette moitié accumule la prime qui, sans cela, se serait payée sur le tout.

Par cette seule opération, l'Immobilière s'est donc assuré l'intégralité du bénéfice de l'opération financière et la prime d'émission lui revient à elle seule, à l'exclusion de la ville.

L'avantage, si grand qu'il soit, est loin de constituer à lui seul la prime que la ville paye à l'Immobilière.

Par l'article 3, la ville reconnaît à l'Immobilière « le droit d'être toujours représentée en majorité dans le conseil d'administration et dans le collége des commissaires » et, à cet effet, elle s'engage à mettre ses voix à la disposition de l'Immobilière. La ville accepte donc dans l'association un rôle subalterne.

Du reste, en vertu de l'article 56 des statuts, son rôle dans les assemblées générales est tout à fait le même. L'Immobilière, dont les actions sont libres et au porteur, peut toujours éparpiller celles-ci sur plusieurs votants. La ville, dont les actions sont vinculées et classées, ne peut jamais avoir que le 5e des voix.

Voici donc la ville qui a payé une double prime : une prime en argent, en renonçant aux avantages financiers qui doivent résulter de l'émission ; une prime morale en se subordonnant administrativement à l'Immobilière.

Est-ce tout? Hélas non! Voici des primes par millions.

La ville s'engage à faire à ses frais le seul travail qui puisse assurer une valeur réelle aux terrains de la citadelle du Sud. La caisse communale se charge seule de l'élargissement de la rue du Livre, sur une largeur de 12 *mètres au moins*. En réalité, cette largeur sera de 15 mètres.

Un travail de M. l'ingénieur de la ville, travail fait nécessairement à la hâte, estime cet élargissement à 1,600,000 fr. Pour celui qui connaît Anvers et sait combien sont important le commerce et l'industrie de la rue du Livre, très longue et très étroite, mais très vivante aussi et très active, ce chiffre de 1,600,000 francs ne représente que la perte sur les propriétés à emprendre. Mais il faudra mettre au moins tout autant pour perte d'industrie. Il y a donc là un sacrifice certain de 3,200,000 francs.

Mais l'Immobilière en a obtenu un autre qui n'est pas à dédaigner.

Pour donner une plus-value à la propriété commune, la ville s'engage, article 6, à consacrer une somme de cinq millions de francs *au moins*, en prêts à consentir en faveur d'acquéreurs de terrains de la Société du Sud d'Anvers. Ces prêts seront remboursables en 66 annuités de 5 p. c. chacune, amortissement compris.

La ville se fait donc, au profit de la Société du Sud d'Anvers, prêteuse sur hypothèque pour 5 millions de francs AU MOINS.

Il est possible qu'elle ne perde pas à l'opération. Son bénéfice, si bénéfice il y a, sera absorbé en tous cas par les frais d'administration de ce fonds spécial. Mais la ville aura porté une atteinte réelle à la prospérité publique en atteignant, indirectement il est vrai, mais profondément, la valeur de la propriété particulière dans les 5e, 6e et 7e sections.

En effet, celui qui bâtira désormais sur ces terrains pourra obtenir un prêt sur hypothèque à 4 ou 4 1/2 p. c. ; mais la rente ne diminuera pas la dette; tandis que la rente de 5 p. c. p. pour les maisons bâties sur les terrains de la citadelle du Sud sera extinctive de la dette et cessera après 66 ans.

Voilà donc la ville engagée pour 8,200,000 francs.

L'Immobilière pouvait, ce me semble, s'applaudir d'un tel résultat et s'en contenter. Mais il paraît que, pour elle aussi, l'appétit est venu en mangeant. Ce même article 6, en effet, stipule que la ville s'engage en outre à faire à la société, si celle-ci le demande, des avances jusqu'à concurrence d'une somme de 5,000,000 de francs, remboursable en 66 annuités à 4 1/2 p. c. chacune, amortissement compris.

La ville est donc engagée pour 13,200,000 francs, dont 3,200,000 francs sans intérêt aucun et 10,000,000 de francs à l'intérêt moyen de 4 3/4 p. c.

C'est là, et non pas la concession faite par le gouvernement, ce qui rend la spéculation de l'Immobilière d'une excellence tout exceptionnelle.

Pour posséder 16,805 actions libres et à tout moment négociables au mieux de ses intérêts, pour dominer dans le conseil d'administration, dans le collége des commissaires et dans l'assemblée générale; pour créer des voies de communication qui seules peuvent mettre ses terrains en valeur, l'Immobilière n'aura qu'à se mettre très momentanément en avance de la même somme de 8,402,500 francs.

La ville pour être mise en possession de 15,305 actions vinculées, non négociables sans l'agrément d'autrui, pour avoir un rôle et un rang secondaire dans le conseil d'administration et dans l'assemblée générale, pour occuper, en un mot, une position moralement et financièrement subalterne, la ville aura à dépenser 3,200,000 francs à fonds perdu et à avancer pour un terme moyen d'au moins quarante ans.

Prix des 15,305 actions, à 500 francs . .	7,652,500
Prêts sur hypothèque. , ...	5,000,000
Prêts à la Société du Sud d'Anvers. . .	5,000,000
Fr. .	17,652,500

Soit une valeur bien plus que double du capital nominal des actions acquises.

J'espère, messieurs, que désormais la générosité chevaleresque, le désintéressement absolu de la ville d'Anvers ne feront plus doute pour personne.

Seulement, si la Chambre avait à émettre un vote sur cette convention du 12 mars, j'insisterais pour que ce vote fût négatif. Nous affranchirions ainsi la ville d'Anvers d'une convention non-seulement humiliante, mais mauvaise au point de vue de ses finances.

Il en est tout autrement de la convention du 10 janvier modifiée comme elle l'est aujourd'hui : excellente au point de vue anversois, elle présente de grands avantages au point de vue des intérêts généraux du pays.

Malgré les attaques acrimonieuses dont elle a été l'objet, elle sera votée, je l'espère, à une grande majorité.

Le projet de loi passera donc dans son ensemble.

La majorité qui le votera pourra se glorifier d'avoir délivré la ville d'Anvers d'une citadelle toujours menaçante et d'avoir contribué à faire de notre métropole commerciale le premier port du continent.

M. LE PRÉSIDENT. — Voici, Messieurs, l'amendement de M. Demeur à l'article 3 :

« Ajouter à cet article :

« L'article 7 des statuts projetés sera modifié en ce sens que le capital social sera fixé à 13 millions de francs (au lieu de 25 millions), le nombre des actions privilégiées à 9,110 (au lieu de 33,110) et le nombre des actions de jouissance à 26,000 (au lieu de 50,000).

« En conséquence, le capital social sera composé de :

9,110	actions privilégiées de 500 francs attribuées à la Compagnie Immobilière. . . . fr.	4,555,000
7,890	actions ordinaires de 500 francs attribuées au docteur Strousberg. . . .	3,945,000
9,000	actions ordinaires de 500 francs attribuées à l'Etat	4,500,000
26,000	actions faisant ensemble. . . . fr.	13,000,000

et de 26,000 actions de jouissance. »

MOTION D'ORDRE.

M. DUMORTIER. — Dans une séance précédente, la Chambre a décidé la date de son retour à la suite des vacances de Pâques; mais elle n'a rien stipulé quant à l'époque de son ajournement. Je demande donc que la Chambre décide qu'elle s'ajournera après la séance de demain.

M. MALOU. — Ministre des finances. — Je demande à la Chambre de ne pas se prononcer en ce moment sur la question soulevée par mon honorable ami, M. Du Mortier. La discussion actuelle sera peut-être finie demain, mais si elle ne l'était pas, je demanderais qu'on la reprît la semaine prochaine. (*Interruption.*)

Permettez, Messieurs, je sais fort bien que cela ne s'accorde ni avec vos habitudes, ni avec vos convenances, mais je demande à la Chambre, à raison de l'importance de cette discussion, qu'on la poursuive, dût chacun faire un sacrifice dans l'intérêt public.

DES MEMBRES : A demain, une heure!

D'AUTRES MEMBRES : A ce soir!

DES MEMBRES : Non, non, commençons demain la séance à une heure, — Adopté.

La séance est levée à 5 heures.

Séance du 28 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE Mr TACK, 1er VICE-PRÉSIDENT.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PRJET DE LOI RELATIF AUX INSTALLATIONS MARITIMES DU PORT D'ANVERS.

M. LE HARDY DE BEAULIEU. — Messieurs, je me propose de traiter brièvement deux questions soulevées dans mon premier discours et qui ont été contestées ou discutées par l'honorable ministre des finances.

Mais avant d'aborder ces points, je dois commencer par rendre à César ce qui appartient à César.

Je n'ai pas été convoqué à la dernière séance de la section centrale qui, a discuté et adopté le deuxième rapport. Je ne puis donc réclamer aucune part ni de l'honneur, ni de la responsabilité de cette œuvre. Lors des premières délibérations de la section centrale, ma part dans les délibérations n'a guère été plus grande; elle s'est bornée à entendre la lecture rapide des réponses aux questions posées et les explications de l'honorable ministre des finances sur des points spéciaux; mais la section n'a pas adopté la proposition que je lui avais faite, de discuter à tête reposée, sans hâte, les propositions qui nous étaient soumises.

Je pense que mes collègues doivent reconnaître aujourd'hui que, s'ils avaient suivi mon avis et s'ils avaient abordé avec maturité et avec calme la discussion des questions que ce rapport soulevait, nous aurions non-seulement gagné beaucoup de temps, mais que la section centrale aurait pu exercer une influence décisive ou tout au moins très notable sur la discussion qui est ouverte devant nous.

Elle n'a pas voulu suivre mon avis, tant ses membres ou la plupart d'entre eux désiraient accorder sans tarder à la ville d'Anvers les avantages des conventions des 10 et 16 janvier; ils ont pu voir, depuis, qu'au premier souffle d'opposition tout leur échafaudage s'est écroulé.

J'aborde maintenant les points sur lesquels je veux de nouveau appeler l'attention de la Chambre.

Je passe brièvement sur un de ces points. J'avais conseillé à la Chambre et au gouvernement de renoncer à toute participation dans la recette à provenir de l'exploitation des quais à construire devant la ville d'Anvers par l'Etat; il s'agissait alors des anciens quais qui seront plutôt raccourcis qu'allongés, attendu que la ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre.

Je ne voyais pas grande chance d'augmentation de recettes, puisque déjà l'on parlait d'abaissement des tarifs.

Je disais donc alors et je persiste à croire qu'il valait mieux pour l'État d'être généreux à bon marché, c'est-à-dire, de céder une recette qui devait être insignifiante, tout en conservant sa part de responsabilité vis-à-vis du commerce.

Aujourd'hui, la nouvelle convention donne à l'État une beaucoup plus grande longueur de quais à construire. La question n'est donc plus tout à fait la même; j'aban-

donne donc cette objection que je faisais aux premières conventions et j'admets que l'État participe aux produits de l'exploitation des quais aux conditions prévues.

Le deuxième point que je vais examiner est purement technique. Il s'agit de la direction à donner aux quais. M. le ministre des finances a longuement insisté, dans la première partie de la discussion, sur la beauté de la ligne droite.

Je suis en complet désaccord avec lui. Il prétend que la ligne droite a peu d'importance en cette occasion, que le projet de la commission de 1870 comporte une courbe ayant 22 k. de rayon ; c'est, assure-t-il, presque une ligne droite que cette section de courbe. L'honorable ministre voulait par là induire la Chambre à envisager comme très-peu importante une question que je considère, moi, d'accord avec tous les ingénieurs et tous les spécialistes, je pense comme étant de la plus grande gravité.

Cet avis est motivé sur plusieurs raisons que je demande la permission à la Chambre de développer quelque peu. Il y a des raisons purement physiques, d'autres sont d'économie commerciale ou touchent aux facilités de la navigation. Je tâcherai de traiter ces points aussi brièvement que possible.

La question physique est celle-ci : une courbe est toujours une courbe quelque grand que puisse être son rayon, les propriétés restent les mêmes ; je prends un exemple.

Supposons, un billard dont les bandes sont des plans droits, lançons une bille le long de ces bandes, quelque faible que soit l'angle, la bande rejettera la bille immédiatement. Faisons, au contraire, une bande courbe et quelque légère que soit cette courbe, quelque grand que soit son rayon, la bille la suivra.

Il en est de même des eaux, pour des raisons physiques que je ne déduirai pas ici, car ce serait trop long. Je me bornerai à dire que les eaux sont considérées comme des amas de globules et par conséquent de billes incompressibles, extrêmement ténues, mais ayant toutes les propriétés physiques de la bille.

Donc, au point de vue physique, la nécessité d'une courbe, reconnue comme le constate d'ailleurs le rapport même de la section centrale, citant l'opinion d'un ingénieur anglais des plus compétents, est incontestable ; et la ligne droite doit être absolument rejetée si l'on ne veut pas compromettre la conservation de la rade d'Anvers.

Au point de vue de la navigation, il ne s'agit pas seulement de donner aux quais d'Anvers des emplacements pour y placer des navires, il faut aussi que ces navires puissent manœuvrer tant pour aborder aux quais que pour les quitter il faut pour cela un très grand espace.

Or, si l'on adopte le système préconisé par l'honorable ministre des finances, on prendrait sur la rade un espace assez grand, puisque, de son propre avis, l'adoption de la ligne proposée par la commission de 1870 entraînerait des dépenses d'expropriation considérables évaluées pour les uns à 6 millions, par d'autres à 8 ou même 10 millions. Donc cet espace serait pris sur la rade d'Anvers qui, à cet endroit, n'est pas trop large ; et, par conséquent, on en diminuerait la capacité, comme voie de navigation, au grand détriment de la capacité commerciale du port.

En troisième lieu, pour l'exécution des travaux des quais, il y a une question très importante, c'est celle des remblais à faire derrière les murs des quais.

Or, plus vous vous éloignez des quais actuels dans la rivière, plus vous rendez ces remblais considérables et moins vous avez sur place de matière pour les exécuter. Or, le grand point dans l'exécution des travaux projetés à la rade d'Anvers, c'est de ne pas entraver le commerce ou plutot de l'entraver le moins possible.

J'appelle sur ce point l'attention de l'honorable ministre et de tous ceux qui seront chargés de l'exécution ; car, d'après la méthode qu'on emploiera pour exécuter ces travaux, on pourra causer au commerce d'Anvers un préjudice très considérable et peut-être lui occasionner des dommages qu'il ne serait pas facile de réparer.

Messieurs, d'aprés moi, voici quel devrait être l'ordre des travaux. Il faut d'abord construire les quais nouveaux devant la citadelle du Sud, là où naturellement on n'occasionnera aucune espèce d'entrave au commerce, puisqu'il ne s'en sert pas aujourd'hui et, en même temps, il faut exécuter les nouvelles voies de communications qui deviendront plus tard les quais nouveaux en arrière des quais actuels, c'est-à-dire qu'il faut immédiatement procéder aux emprises et démolir les maisons qui occupent l'emplacement des nouveaux quais.

Quand la circulation sera ainsi assurée, quand, d'un autre côté, le commerce pourra trouver une longueur de 1,200 à 1,500 mètres de quais nouvellement construits pour ses opérations, alors on pourra commencer à démolir les anciens quais.

Mais si vous ne trouvez pas sur place de quoi faire les remblais dans une proportion assez notable, vous allez encombrer les quais et les voies de communication d'Anvers du charriage de ces remblais. Vous devez donc prévoir ce cas ; vous ne devez rien faire qui puisse entraver d'une part la circulation dans la ville d'Anvers ou sur ses quais et d'autre part l'exécution de travaux qui doivent être exécutés dans le plus bref délai possible.

Messieurs, l'autre point sur lequel j'appelle votre attention, car il est très grave à tous les points de vue, c'est la question du pont.

Les uns contestent l'utilité même du pont ; je crois qu'ils ont tort.

D'autres pensent que le pont peut modifier les conditions de la rade d'Anvers. Ceux-là peuvent avoir raison dans une certaine mesure, d'après le système de pont qui pourrait être employé ou d'après le système de travaux qui pourraient être exécutés.

Mais quelque respect que j'aie pour l'opinion de l'ingénieur Kummer, l'un des plus savants et des plus compétents en ces matières qu'ait comptés notre corps des ponts et chaussées, je ne puis admettre l'avis qu'il a émis et qu'a cité l'honorable M. Frère-Orban, sur la question du pont d'Anvers. Je crois qu'il s'agissait, lorsqu'il a été appelé à émettre son avis, d'un tout autre système de pont et d'un tout autre emplacement que celui dont il s'agit aujourd'hui.

Depuis 1855, on a construit, tant en Europe qu'en

Amérique, un très grand nombre de ponts à travers de baies, rades ou ports, à travers des fleuves considérables et qui n'ont occasionné que très peu ou pas d'inconvénients.

Depuis les premières discussions, je me suis souvenu que, comme membre de l'institut des ingénieurs de Hollande, j'étais en possession de tous les plans et détails de la construction du pont de Kuilenburg, ouvert depuis quelques années à la circulation.

Là on a exécuté une travée de 150 mètres d'ouverture, Cette travée, répétée trois fois à Anvers, ne placerait dans le lit du fleuve que deux piles. Il est bien clair et bien évident que ces deux ouvrages, occupant très peu d'espace comparativement à la largeur du fleuve, n'apporteraient aucune espèce de trouble, ni dans les eaux descendantes, ni dans celles montantes.

Aussi, ce n'est pas sur ce point que je crains qu'un pont fixe ait une action défavorable sur le régime du fleuve. C'est sur un autre point, celui que j'ai signalé lors de mon premier discours. La question principale pour moi, que soulève un pont sur l'Escaut, c'est de ne pas entraver la navigation en amont d'Anvers, c'est-à-dire, entre le haut Escaut et le port.

Les villes de Bruxelles, de Louvain et de Gand et toutes les villes du centre du pays ne pourraient pas voter pour un plan qui entraverait, de quelque façon que ce soit, la navigation vers le bas du fleuve.

Il y a là pour elles, non-seulement dans le présent mais surtout pour l'aveuir, un intérêt de première importance, et je serais, pour ma part, disposé à voter carrément contre tout système de pont qui entraverait cette navigation.

J'ai indiqué, dans mon premier discours les conditions reconnues nécessaires pour que ce pont ne soit pas une entrave à la navigation. J'ai dit que, pour la navigation ordinaire à vapeur, qui est celle qui, d'après les faits constatés depuis longtemps, tend à se substituer à l'autre, aussi bien dans la navigation intérieure que dans la navigation étrangère, on considérait une hauteur de 50 pieds au-dessus des hautes eaux comme très suffisante.

Le pont de Kuilenburg, sur le Leck, n'a pas une hauteur aussi grande au-dessus des plus hautes eaux, mais elle en approche au-dessus des basses eaux. Je ne sais pas quelle est l'importance de la navigation sur cette rivière, mais il est évident que si elle était un peu importante, ce pont l'entraverait complétement quand les eaux seraient hautes.

Il s'agirait donc pour le pont d'Anvers, de l'élever de manière à ne pas entraver la navigatien fluviale et a vapeur. Or, plus on élève le pont, plus on en élève le coût dans des proportions notables. Si l'on voulait, comme pour le pont que l'on construit aujourd'hui à New-York au-dessus de la rivière de l'Est, placer le tablier du pont à 150 pieds au-dessus du niveau de l'eau, de manière à permettre aux navires avec la plus haute mâture de passer sous le pont, il est évident qu'on arriverait à une dépense presque inabordable.

Le pont de Kuilenburg, qui a 665 mètres de développement, qui n'est placé qu'à 10 ou 12 mètres au-dessus des basses eaux et qui a été construit entre les années 1863 et 1868, époque où les matériaux ne coûtaient pas aussi cher qu'aujourd'hui, où la main-d'œuvre n'avait pas pris les proportions qu'elle a prises depuis, a coûté 6,051,000 francs.

Je pense que ce chiffre que j'indique à l'honorable ministre des finances lui fera comprendre pourquoi je ne pense pas qu'il parvienne à construire un pont sur l'Escaut à Anvers, pour la somme indiquée par lui de quatre millions et demi, surtout si l'on doit compter dans le prix du pont le canal de dérivation pour les navires à haute mâture, l'exhaussement des culées, des piles et de tous les travaux des abords, y compris le terre-plein de la station, les bâtiments et tous les abords sur les deux rives.

D'un autre côté, j'ajoute que pour ne pas diminuer l'affluence des eaux en amont d'Anvers et par suite pour ne pas influer défavorablement sur la conservation de la rade d'Anvers, on ne doit rien faire qui puisse tendre à rétrécir le lit du fleuve en amont d'Anvers.

Je crois donc qu'il sera fort difficile de renfermer la dépense pour le pont dans la limite de 4 millions et demi, mais dussions-nous éprouver sur ce point un mécompte, je n'en suis pas moins d'avis qu'il faut donner suite à l'idée de construire le pont et qu'il ne faut même pas s'arrêter aux résultats avantageux que cela pourrait avoir sur la valeur des terrains cédés à la Société immobilière.

Il y a là un grand intérêt public qui doit passer au-dessus de ces petites considérations d'intérêt particulier..

Vient maintenant la question principale que je me suis posée à moi-même et dont je dois communiquer la réponse à la Chambre. Faut-il voter les propositions qui nous sont faites?

Je dois déclarer sans détour que si l'esprit d'initiative avait été laissé intact dans notre pays, s'il n'avait été en quelque sorte détruit et brisé par l'intervention constante du pouvoir social dans toutes les entreprises, je n'aurais pas hésité un seul instant à repousser les propositions du gouvernement.

J'aurais eu assez de confiance dans la ville d'Anvers et dans la puissance de son commerce pour laisser exécuter à leurs frais. risques et périls tous les travaux repris dans les conventions que nous discutons.

Je pense qu'ils auraient été construits plus vite, mieux et plus économiquement que ne pourra le faire l'Etat, toujours lent dans ses entreprises, toujours en retard, jamais en avance, nous en savons quelque chose par les travaux qu'il exécute dans notre arrondissement.

Mais je ne puis me dissimuler que nous sommes en présence de difficultés et de dangers qui vont grandissant chaque jour.

Nous nous sommes laissé devancer dans les travaux maritimes par toutes les nations voisines.

La Hollande a construit les ponts d'Amsterdam, de Rotterdam, de Flessingue; la France a construit le port de Dunkerque, amélioré le Havre et construit Saint-Nazaire; en Angleterre, c'est l'initiative privée qui a agi, qui a amélioré tous les ports, même les plus secondaires, à un point que nous n'atteindrons pas d'ici à longtemps.

Il y a donc, pour moi, péril en la demeure; nous ne pouvons retarder l'exécution des travaux d'Anvers.

C'est là ma conviction profonde.

Je suis donc d'avis qu'il importe que ces travaux s'exécutent le plus promptement possible, et pour parvenir à les exécuter dans un bref délai, je ne vois pas

jusqu'à ce moment d'autre moyen pratique que de voter la convention du gouvernement avec la ville d'Anvers.

Je suis donc disposé à donner sur ce point tout mon appui au gouvernement, mais j'ai besoin, je dois le dire, d'explications plus amples et qui me satisfassent sur la convention entre le gouvernement et la Compagnie immobilière, avant de m'engager à les approuver.

Les raisons qu'on a données hier et antérieurement me paraissent tellement graves, que si le gouvernement ne donne pas à la Chambre des explications plus satisfaisantes, je me verrai obligé de repousser par mon vote la convention dont il s'agit.

M. SAINCTELETTE. — Il serait injuste de contester que, depuis la première discussion, l'état de cette question a été réellement amélioré. Les conventions ont été heureusement modifiées en ce point-ci : que le grand travail de la création et de l'exploitation des quais se fera par les mêmes mains ; que tous les quais d'Anvers, depuis le musoir de l'écluse du Kattendyk jusqu'à l'extrémité sud de l'enceinte, seront soumis au même régime.

M. le ministre des finances, dans son discours d'hier, a fait l'honneur à la section centrale et au gouvernement de cette importante modification. Je dois protester et faire remarquer que tel n'était pas son premier sentiment. La section centrale avait posé, sous le n° 26, la question que voici :

« Le droit de reprise par l'État ou la ville du bassin du batelage et du quai le long de la citadelle du Sud, ne pourrait-il être exercé de façon à rendre uniforme le régime des quais et bassins, les bassins et l'outillage des quais étant la part de la ville, le quai lui-même étant celle de l'État ?

« Y a-t-il des pourparlers engagés à cet égard ? »

A cela, M. le ministre des finances répondit très-catégoriquement :

« L'intention du gouvernement n'est nullement de proposer aux Chambres d'user au nom de l'État de l'option immédiate réservée par le § 1er de l'article 5. Ainsi que l'Exposé des motifs l'explique, cette clause a été introduite pour pouvoir satisfaire au désir exprimé par l'administration communale.

« Si la ville use de cette faculté, elle ne pourra le faire qu'aux conditions déterminées à l'égard de la compagnie, en se substituant aux obligations comme aux droits de celle-ci.

« En tout cas, la faculté de rachat après la vingt-quatrième année demeurera acquise à l'État. »

Ainsi, à la section centrale, dans laquelle figurait la moitié de la députation d'Anvers, le gouvernement disait sans ambages : Le contrat réserve un double droit, l'option et le rachat ; l'intention du gouvernement n'est nullement de proposer aux Chambres d'user du droit d'option.

Et, après ce ferme langage, cette catégorique réponse, le gouvernement a usé du droit d'option.

Si donc aujourd'hui, messieurs, le pays est assuré de voir soumettre les quais au même régime, ce n'est pas à la section centrale, ce n'est pas à la députation d'Anvers que ce progrès est dû, c'est à l'administration communale de la ville d'Anvers, c'est à l'énergie déployée par elle, c'est à la résolution qu'elle a montrée, c'est au courage qu'elle a eu d'adresser à la Chambre la pétition par laquelle elle a demandé à être substituée à la Société immobilière.

Cette pétition, vous en savez l'histoire. D'abord, on avait déclaré qu'elle n'était pas sérieuse ; d'abord, on avait voulu l'écarter par une fin de non-recevoir ; mais elle n'a pas tardé, sous l'influence de l'opinion publique, à acquérir une force irrésistible. On n'a pu se refuser à y donner une satisfaction immédiate, au prix même d'une modification des contrats.

L'impression causée sur l'opinion publique par une discussion de vingt-quatre heures a été telle, que le gouvernement a dû revenir sur ses pas et faire une marche en arrière, qui a son importance. A la déclaration si formelle faite dans la réponse à la vingt-sixième question, il a dû substituer une volonté toute contraire.

Mais, comme il arrive toujours, ces remaniements de contrats, ces révisions successives de projets de lois ont pour effet de mettre en lumière les vices originels des conceptions primitives.

C'est ce que nous avons vu se produire dans l'affaire des annuités dues aux Bassins houilliers ; c'est ce que nous avons vu se produire dans l'affaire du rachat du chemin de fer du Luxembourg ; c'est ce que nous pouvons constater encore cette fois.

Si, dès l'origine, le gouvernement s'était proposé de soumettre à un régime uniforme tous les quais d'Anvers, il n'aurait pas été fatalement amené à faire à la ville cette concession exorbitante de la garantie de la taxe primitive.

Vous vous le rappelez, l'honorable M. Frère a demandé si le gouvernement se tenait pour engagé à bonifier à la ville d'Anvers toute réduction qui serait consentie sur le tarif primitif ?

Aussitôt, M. Jacobs a invité le ministre des finances à garder sa parole et l'honorable ministre des finances a déclaré qu'il tenait le gouvernement pour lié.

Si, dès l'origine, le gouvernement s'était placé au point de vue auquel il s'est placé aujourd'hui, la pensée ne serait même pas venue à la ville de lui demander la garantie du tarif primitif pendant quarante ans, et le gouvernement, pour résister aux exigences de la ville, aurait eu d'excellentes choses à dire.

Il aurait pu lui tenir ce langage : « Comment, je suis propriétaire, en vertu des règles les plus formelles du droit moderne, du fleuve, du port, de la rade ; tout cela est dans le domaine public.

« Le roi Guillaume n'avait pas, en 1819, le pouvoir d'aliéner des biens du domaine public par un acte de sa seule volonté. Il a pu le faire, en 1815, pour les bassins, parce que, alors, il était prince souverain ; il n'a pas pu le faire, en 1819, pour les quais, parce qu'alors il n'était plus prince souverain, parce qu'alors le pouvoir législatif appartenait à la fois au roi et aux Chambres.

« Propriétaire du fleuve, du port, de la rade, l'État, de ses deniers, à titre de propriétaire, de son chef, pour son compte, non point à titre de subside, fait des travaux considérables, court les chances si nombreuses, si grandes, si graves de l'exécution, assume la responsabilité des travaux et des désordres que ces travaux pourront causer au régime du fleuve, promet la navigabilité du fleuve en toutes circonstances.

« Et la ville qui n'intervient que pour meubler les quais

que pour exploiter tous ces travaux faits à de si grands frais, la ville dont l'intervention n'équivaut qu'au cinquième de la dépense totale, la ville demande à l'Etat de lui garantir pendant quarante ans le tarif primitif!

« Quand une réduction des tarifs primitifs sera reconnue nécessaire, l'Etat n'aura pas seulement à pourvoir au vide fait dans les revenus, il lui faudra inscrire dans le budget de la dette publique un article nouveau pour payer à la ville la garantie promise. Cela serait contraire au droit, contraire à l'équité, sans précédent aucun, du plus mauvais exemple. »

Voilà, messieurs, ce que le gouvernement n'aurait pas manqué de dire à la ville, si la situation était restée ce qu'elle aurait dû toujours être.

Si, aujourd'hui, la ville a obtenu, si l'Etat a accordé, une garantie aussi exorbitante que celle-là, c'est parce que cette garantie, avait été concédée d'abord aux concessionnaires, non pas par le gouvernement de 1870, mais par le cabinet actuel, dans le nouveau traité du 10 janvier 1874; c'est parce que, contrairement à tous les précédents en matière de concessions, le gouvernement avait accordé à la Société du Sud la garantie exorbitante dont je parle, que la ville a eu l'idée, l'occasion et la possibilité de la réclamation pour elle.

Je dis, messieurs, que la garantie est exorbitante et je vous demande la permission de retenir un instant votre attention sur ce caractère exorbibant de la garantie.

Quand nous avons eu à construire des chemins de fer, en dehors des grandes lignes, dans des conditions fort aléatoires et fort peu connues d'exploitation et de trafic, quand nous avons fait appel à l'industrie privée, qu'a-t-on accordé aux concessionnaires, qu'est-ce que les concessionnaires les plus entreprenants, ceux qui s'exposaient aux chances les plus nombreuses et les plus graves, ont osé demander ?

La garantie d'un *minimum* d'intérêt. On ne leur a pas garanti un revenu déterminé. On leur a garanti tout simplement le taux du loyer d'argent auquel, avec le concours de l'État, ils pourraient trouver des capitaux; mais, ici, on agit comme si on avait accordé aux concessionnaires la garantie de leurs tarifs primitifs, la garantie des tarifs inscrits dans les cahiers des charges des concessions.

L'honorable M. Jacobs, parlant des installations maritimes retirées à la Société du Sud par la nouvelle convention, a dit : « Mais la Compagnie immobilière, en lâchant cela, a fait un sacrifice considérable ; elle a renoncé à une source d'or. »

L'honorable ministre des finances a dit hier que le produit des installations maritimes serait largement rémunérateur du capital engagé. Je le veux bien ; je concède que, pendant les premières années, les installations maritimes donneront peut-être un revenu supérieur à l'intérêt que l'Etat aura à payer des capitaux empruntés en vue de ces travaux.

L'Etat aura d'abord, je le veux bien, 6 ou 7 p. c. de son argent, mais pendant combien d'années?

Le contrat entre l'Etat et la ville est de quarante ans. Doutez-vous qu'à ces premières années, qui pourront être prospères, succèdent bientôt d'autres années ou, pour maintenir dans le port d'Anvers toute la clientèle que vous y aurez attirée, il faudra abaisser les tarifs primitifs il faudra réduire les péages ?

L'honorable M. Jacobs disait : Les tarifs resteront, ils resteront comme sont restés nos tarifs de chemins de fer. J'accepte la comparaison. Mais je demande à l'honorable M. Jacobs ce qu'ont aujourd'hui de rémunérateur nos tarifs de transit? Que sont-ils, comparés aux premiers tarifs, aux tarifs du début, au péage initial?

Dans quel état ne seraient pas nos finances, dans quel état ne serait pas le crédit de la Belgique, si nous nous étions engagés à garantir aux concessionnaires des revenus calculés sur l'application des tarifs primitivement établis? Il n'est douteux pour personne que depuis longtemps la Belgique aurait fait banqueroute. Les concessions primitives accordent aux concessionnaires des tarifs qui, sans exagération, ont été réduits de plus de 66 p. c. à l'heure qu'il est.

Voulez-vous, du reste, emprunter des éclaircissements à un autre ordre d'idées? Revoyez l'histoire de la navigation intérieure. Il y a moins de quarante ans, la navigation intérieure avait des tarifs très élevés; les produits des principaux canaux étaient considérables. Est-ce que la concurrence n'a pas forcé à ramener ces tarifs à un taux qui approche beaucoup de la gratuité?

Est-ce que la concurrence des ports étrangers ne fera pas, pour les tarifs des établissements maritimes, ce que la concurrence des chemins de fer étrangers a fait pour les tarifs de transit des chemins de fer de l'Etat, ce que la rivalité des lignes de navigation étrangères a fait pour nos lignes de navigation? En vertu de quoi les tarifs des établissements maritimes seraient-ils soustraits à l'action de cette concurrence qui a forcé à abaisser les tarifs sur toutes nos voies de communication?

De deux choses l'une : ou ce qui nous a été dit par la section centrale et par plusieurs des orateurs qui ont parlé au nom de la ville d'Anvers ou au nom du gouvernement, n'est pas exact; ou, si cela est exact, comme je le pense, nous avons grandement à redouter la concurrence des ports anglais, des ports hollandais et même des ports allemands.

Il n'est donc pas douteux que les tarifs primitifs devront être réduits et que l'on ne pourra pas, pendant quarante ans, maintenir les mêmes péages.

Or, qu'arrivera-t-il chaque fois que l'on décrétera une réduction?

L'État aura non-seulement à rayer une recette dans le budget des voies et moyens, mais il aura encore à inscrire un nouvel article dans le budget des dépenses.

Il arrivera nécessairement qu'avant la fin de la période de quarante ans, on ne retirera plus des installations maritimes un revenu égal à l'intérêt des capitaux empruntés pour créer les quais et pour les outiller et, que par conséquent, l'État se trouvera avoir fait une opération bien plus onéreuse que s'il s'était chargé lui-même de l'outillage des quais.

Si l'État le faisait lui-même, il ne lui en coûterait pas beaucoup plus de 3 1/2 ou 4 p. c. d'un capital déterminé. Dans la combinaison actuelle, au contraire, ce que l'État aura à bonifier à la ville d'Anvers, ce n'est pas un intérêt de 3 1/2 ou 4 p. c., mais bien un intérêt déter-

miné par les premières années d'exploitation, c'est-à-dire, un revenu de 7 à 8 p. c.

Mais, pour tant de sacrifices, qu'obtient l'État? A-t-il une action immédiate et directe sur ce vaste ensemble d'établissement maritimes? Non. Les plans de l'outillage lui seront soumis, mais si, d'aventure, il se trouve avoir des observations à faire et si la ville d'Anvers y résiste, comment se videra le conflit?

L'État laissera-t-il improductif l'œuvre considérable dont il s'agit? La lutte pourra-t-elle durer un certain temps? Évidemment, non.

Il faudra bien que l'État cède. Si, au cours de l'entreprise, pendant les quarante ans d'exploitation, l'expérience révèle la nécessité d'apporter de puissantes modifications à l'outillage, de lui faire subir des transformations en de certains points, si les industries de l'intérieur réclament à Anvers des outils nouveaux, des installations nouvelles, et que la ville d'Anvers s'y refuse, quelle sera l'action du gouvernement? Aucune.

Que ferez-vous si, sous n'importe quel rapport, la gestion de cette usine maritime laisse à désirer?

Je n'hésite pas à le dire, nous faisons ici quelque chose de très hardi. Nous confions toute l'exploitation du port d'Anvers à une seule direction; nous la constituons en monopole.

Que cette direction appartienne à la ville ou à l'Etat, elle n'en est pas moins un monopole. Il faut donc chercher des correctifs énergiques aux inconvénients inséparables de tout monopole.

Il faut organiser l'exercice de ce monopole de façon à remplacer par l'initiative, le mérite, l'activité de la direction, ce que, sous le régime de la libre concurrence, on peut attendre de la force des choses. Il faut soumettre la direction à des influences nombreuses, variées, puissantes. Il y faut faire entrer plusieurs éléments et choisir ces éléments avec tout le soin possible.

Je m'explique donc parfaitement qu'en présence des sacrifices demandés à l'Etat, de la grandeur des intérêts engagés, de l'importance de la question pour la Belgique entière, l'un de mes honorables amis de la gauche ait songé à une combinaison qui assure aux intérêts généraux du pays, au commerce et à l'industrie du pays, une représentation plus efficace dans la gestion monopolisée du port d'Anvers.

L'honorable M. Jacobs a, je ne dirai pas défiguré, parce que je serais au regret de lui dire quelque chose de désagréable, mais mal rendu ou mal compris, peut-être, la pensée de l'honorable M. Frère.

L'honorable M. Jacobs, répondant à mon honorable collègue et ami, l'a représenté comme hostile à la ville d'Anvers, comme voulant enlever à Anvers sa double couronne commerciale et artistique. Il nous a même représenté l'honorable M. Frère comme ayant mis en suspicion la capacité des administrateurs communaux d'Anvers.

Tout cela me paraît fort étranger à la question. Il ne s'agit pas d'enlever à Anvers sa gloire artistique, ce diadème de lauriers sur lequel M. Jacobs a fait beaucoup de phrases, de jolies phrases sans doute, mais rien que des phrases. Il ne s'agit pas non plus de désintéresser complètement Anvers de la gestion des intérêts commerciaux; il s'agit tout simplement de mettre un frein aux inconvénients du monopole. L'honorable M. Jacobs m'accordera que, quelque confiance que l'ont puisse avoir dans le pouvoir communal pour la gestion des intérêts communaux proprement dits, lorsqu'il s'agit de questions de commerce qui touchent aux plus grands intérêts du pays, à la vie industrielle même du pays, les administrateurs communaux peuvent ne pas être ni toujours compétents, ni seuls compétents.

Je ne dirai pas que les passions politiques et les rivalités locales peuvent parfois obscurcir leur jugement; je dirai tout simplement qu'il se peut, par le jeu naturel de nos institutions, que le pouvoir communal à Anvers soit un jour, pour la majorité, dans des mains peu sympathiques au grand commerce; qu'un jour, il peut se trouver, à la tête de la commune, des hommes plus préoccupés d'autres questions que des questions de commerce, plus soucieux d'autres intérêts que les intérêts commerciaux, consacrant, par exemple, de préférence leur temps et leurs ressources à des questions de travaux publics, d'instruction ou de beaux-arts et qui reculeraient devant les sacrifices nécessaires pour compléter l'organisation du port, pour la développer et pour renouveler le matériel.

Qu'a demandé mon honorable ami? Il a demandé s'il y aurait quelque inconvénient à introduire dans le conseil préposé à la gestion des intérêts maritimes d'Anvers, des représentants de l'Etat, de l'industrie et du commerce, des délégués de ces producteurs et de ces consommateurs qui auront à mettre en œuvre les machines-outils du port, qui auront à en payer les taxes.

Et ces représentants de l'industrie et du commerce, où irait-on les chercher?

Mais, évidemment, dans la population d'Anvers! Qui pourrait mieux connaître les lacunes de l'outillage du port, qui pourrait mieux apprécier la nécessité d'en réduire ou d'en modifier les tarifs, que les grand commerçants du port? Mais ces grands commerçants sont-ils donc toujours en majorité, sont-ils toujours même représentés, dans quelque large mesure, au sein du pouvoir communal?

Il ne faut pas aller très loin ni remonter très haut pour trouver dans l'histoire même d'Anvers l'exemple, je ne dirai pas d'une lutte ouverte entre le commerce et le pouvoir communal, mais à coup sûr la trace d'un défaut d'entente et même de sympathie.

Je crois que ce qui a contribué à enlever aux amis de l'honorable M. Jacobs le pouvoir communal pour le transporter dans les mains de mes honorables amis, mais c'est précisément que l'on pouvait reprocher à l'administration de M. Van Put de ne pas être complétement au courant des questions commerciales, de ne pas être soucieuse des intérêts commerciaux.

Vous voyez donc bien que, dans l'intérêt de tout le monde, il peut y avoir une amélioration à introduire dans la convention du 16 janvier, qu'il peut y avoir là, sans manquer de respect au pouvoir communal, sans vouloir le dépouiller d'aucune de ses prérogatives, une combinaison nouvelle à étudier.

Faut-il maintenant traiter avec la ville pour quarante ans?

J'avoue que je m'attendais à voir réduire ce terme par la convention additionnelle.

J'avoue que je m'attendais à voir le gouvernement demander et la ville accorder, en compensation de ce grand progrès, l'uniformité du régime des quais, la diminution, soit quant à la durée, soit quant à l'importance de la clause de garantie. La création par l'Etat et l'exploitation par la ville de tout cet ensemble d'installations maritimes rendront de si grands services à la population anversoise, en augmenteront tant la prospérité, que le moment me paraissait venu de demander à la ville de renoncer aux conditions si exorbitantes de la garantie des tarifs primitifs.

J'ai été surpris de voir que l'honorable ministre des finances n'ait pas cherché à se dégager de l'obligation de garantie, qu'il ne se soit pas efforcé au moins d'en restreindre la durée.

Que la ville d'Anvers veuille user de son droit, qu'elle ait été amenée, par l'exemple du concessionnaire, à demander cette garantie, je le comprends ; mais que l'Etat ne se soit pas mieux défendu et qu'ayant commis une faute, il ait laissé échapper l'occasion qui s'offrait à lui de la réparer, c'est ce que je m'explique moins.

Dans le contrat du 16 janvier il y a donc plus qu'une lacune, plus qu'un défaut, j'y vois une situation qui, selon moi, n'est ni correcte en droit, ni justifiée en équité, qui n'est autorisée par aucun antécédent et qu'il serait fort dangereux de voir servir à son tour de précédent.

Je ne parlerai pas des ports nouveaux qu'il peut être possible de créer en Belgique, je ne parlerai ni de Blankenberghe, ni de Nieuport, mais je vais, à propos du port de Gand, poser à M. le ministre des finances la question que voici :

Les travaux nouveaux faits au canal de Terneuzen vont certainement donner au port de Gand, déjà important aujourd'hui, une activité beaucoup plus grande.

Le port de Gand, fait aujourd'hui déjà, au port d'Anvers. pour les arrivages de matières pondéreuses, quelque concurrence. Vienne la nécessité d'outiller ce port ; le gouvernement donnera-t-il aussi à la ville de Gand la garantie du tarif primitif quel qu'il soit?

M. DE LEHAYE. — Je pense bien que nous aurons pour le canal de Terneuzen les mêmes avantages qu'Anvers pour l'Escaut.

M. SAINCTELETTE. — C'est cela ; car il n'y a aucune raison de ne point accorder au port de Gand les mêmes avantages qu'au port d'Anvers.

M. DE LEHAYE. — Certainement !

M. SAINCTELETTE. — De sorte que nous entrons dans cette voie-ci. Il y a tout un genre nouveau de travaux d'utilité publique et pour ces travaux le procédé financier sera celui-ci : construction par l'Etat, outillage par la ville gestion exclusivement abandonnée à la ville, garantie par l'Etat à la ville d'un revenu maximum. C'est assez drôle !

L'honorable M. Van Iseghem, que je regrette de ne pas voir à son banc, ferait certainement pour Ostende la même déclaration que l'honorable M. De Lehaye pour Gand.

M. DE LEHAYE. — Quel en serait l'inconvénient ?

M. SAINCTELETTE. — Je suis d'avis, messieurs, qu'il faut s'applaudir grandement que cette idée ingénieuse ne soit pas venue à M. le ministre des finances pour quelque autre ordre de travaux d'utilité publique.

Je demande, par exemple, où nous en serions si, en matière de chemins de fer agricoles, les communes ayant une certaine importance venaient nous dire :

« Nous sommes décidées à établir des tramways ; nous constatons qu'ils peuvent rendre à l'agriculture des services très sérieux, et transformer la culture proprement dite en culture industrielle ; mais il nous faut la garantie de nos tarifs primitifs. »

Accorderez-vous cette garantie, M. De Lehaye ?

M. DE LEHAYE. — J'accorderai tout ce qui est juste et utile au pays. (*Interruption.*)

M. SAINCTELETTE. — Ce n'est pas répondre.

Je dis, moi, que ce système de la garantie d'un revenu maximum, étendu à tous les travaux d'utilité publique, ruinerait rapidement les finances de l'Etat.

Voyons maintenant ce qui en est de la convention du 16 Janvier.

Là aussi, il y a eu des améliorations introduites ; mais ces améliorations servent surtout à mettre en vive lumière les défauts originels des conceptions primitives.

Parlons, par exemple, du pont.

Dans le projet primitif, l'Immobilière contribuait à la construction par l'établissement d'une culée et d'une rampe d'accès.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Pour économiser les moments de la Chambre, je demanderai à l'honorable membre de vouloir s'interrompre un instant sur ce point, a propos duquel ma réponse a, en effet, été incomplète.

Voici, Messieurs, quelle était la situation d'après la convention primitive, et ce qu'elle est devenue d'après la convention actuelle.

D'après la convention du 10 Janvier, la Compagnie immobilière devait bonifier à l'Etat, pour la construction du pont, 4,500,000 francs, moins la dépense qu'elle faisait elle-même pour la culée de la rive droite et pour la rampe d'accès. (*Interruption.*)

Pardon ; non compris, est-il dit dans la convention.

Ainsi, je suppose, pour me faire bien comprendre, que nous soyons encore aujourd'hui sous le régime de cette convention, que le pont coûte 4,200,000 francs, et que la culée et la rampe d'accès coûtent 300,000 francs ; la Compagnie Immobilière, dans cette hypothèse, ne devait pas bonifier à l'Etat quatre millions et demi, mais seulement 4,200,000 francs. (*Interruption.*)

Dans cette hypothèse, la Compagnie s'était chargée de construire les quais. Or, il était impossible qu'on fît une entreprise distincte de la culée, qui était une section des quais et l'on devait régler d'après texte même de la convention, en ce sens que la Compagnie bonifiait en actions à l'Etat la dépense, non compris la culée et la rampe d'accès à la rive droite.

Aujourd'hui, en exécution de la convention additionnelle, l'Etat mettra en adjudicatton le pont complet, y compris la culée et la rampe d'accès, et on lui bonifiera en actions toute la dépense qui résultera de cette adjudication.

M. SAINCTELETTE. — Donc, aujourd'hui, la Société immobilière ne contribue plus en rien à la construction du pont. Dès lors, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement, par l'article 2 du projet de loi nouveau, veut faire décider par la Chambre *hic et nunc* qu'un pont sera construit.

En effet, l'article 2 dit : « Il est ouvert au département des travaux publics un premier crédit spécial de 2 millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers entre le musoir Sud de l'écluse du Kattendyk ET LE PONT A CONSTRUIRE SUR L'ESCAUT. »

Quand nous aurons voté cet article, nous aurons, messieurs, résolu, par voie incidente, l'établissement d'un pont sur l'Escaut. »

Or, je dois dire, d'abord, qu'à la vérité s'il est possible de faire un pont sur l'Escaut, ce sera une bonne chose. Je crois qu'indépendamment de l'intérêt militaire, les intérêts civils et commerciaux légitiment l'établissement d'un pont, à la condition, bien entendu, que les chemins de fer qui desservent la rive gauche soient transformés et que cette transformation ne se fasse pas attendre aussi longtemps qu'Anvers attend le chemin de fer de Gladbach.

J'ai lu avec la plus grande attention, dans les documents qui nous ont été distribués, tout ce qui a trait aux dangers que peut présenter l'établissement d'un pont.

La question est fort controversée. De très bons esprits pensent que ce travail n'aura aucune conséquence funeste pour la navigabilité du fleuve. Mais on en est encore aux affirmations. L'affaire n'est pas instruite. Le dossier n'est pas complet. On n'est pas exactement informé des précédents. On n'a pas toutes les données nécessaires pour les apprécier. Sur à peu près tous les points, les opinions sont très partagées.

L'administration communale, dans laquelle figurent plusieurs hommes très compétents en cette matière des travaux (et l'honorable ministre des finances lui-même a reconnu et proclamé, l'autre jour, la compétence toute spéciale de M. l'échevin Lefebvre), le conseil communal d'Anvers est loin d'être aussi décidé que M. le ministre des finances.

Avant de se prononcer, il a adressé aux autorités locales de toutes les villes où sont établis des ponts importants sur des fleuves navigables, toute une série de questions. Il a demandé :

« 1° Quel est le système qui a été suivi dans la construction du pont?

« 2° Quelle est sa longueur entre les culées?

« 3° Y a-t-il une partie mobile et, si oui, quelle est l'ouverture de la passe navigable?

« 4° Quels sont : *a)* la forme, *b)* les dimensions et *c)* le nombre des piles et leur écartement d'axe en axe?

« Les culées ont-elles été établies dans l'alignement des rives?

« 6° Quel a été le mode de construction employé pour l'établissement des piles et des culées et la nature des matériaux mis en œuvre?

« 7° Quelle a été l'influence des piles du pont sur la profondeur du cours d'eau et sur la formation des atterrissements?

« 8° L'eau que traverse le pont est-elle sujette aux marées et, dans l'affirmative, quelle est leur amplitude dans les circonstances normales?

« 9° Quelle est la nature du sol formant le lit du cours d'eau? »

Voilà, messieurs, toute une série de questions sur lesquelles l'administration communale d'Anvers a demandé des éclaircissements jugés indispensables et elle entend bien ne pas se prononcer avant d'avoir pu faire et apprécier cette enquête.

Messieurs, je demande à la Chambre de faire la même chose, d'être aussi réservée que l'administration communale d'Anvers. Je dis que c'est une grande affaire, que c'est une chanceuse entreprise que de faire à la fois dans le lit du fleuve les deux grands travaux que voici : rectifier toute la ligne des quais sur une longueur de plus de 3,300 mètres et construire, à l'extrémité amont de la ville, un pont sur l'Escaut. Pourquoi faire les deux travaux en même temps ou immédiatement l'un après l'autre? Pourquoi ne pas attendre, avant de construire le pont, qu'on ait pu observer l'influence exercée sur le régime du fleuve par les travaux indispensables de la rectification des quais? Quelle nécessité de tant se hâter? Quelle nécessité surtout de s'engager dès à présent?

Je ne voudrais pas émettre aujourd'hui un vote défavorable à la construction du pont, mais je ne comprends pas non plus, qu'à moins d'avoir des connaissances techniques, on soit dès maintenant édifié sur les avantages de la construction du pont.

Je demande donc à la Chambre de suspendre toute résolution à cet égard et par conséquent de ne pas adopter un projet de loi qui, sans nécessité aucune, nous lie dès à présent.

Si la Compagnie immobilière faisait le pont elle-même ou si elle devait intervenir dans la dépense pour une quotité importante, si, en d'autres termes, l'œuvre de la transformation du Sud était subordonnée à la construction du pont, je comprendrais qu'on nous obligeât à nous expliquer dès à présent,

Mais rien de cela n'existe.

La Société immobilière n'intervient pas dans la construction du pont, et, dès lors, pourquoi l'Etat et la ville se prononceraient-ils dès à présent?

N'est-ce point assez d'assumer la responsabilité, si grande déjà, des travaux qui vont être exécutés dans le lit de l'Escaut? Mal exécutés, ils pourraient causer au port, à la ville, à la nation, un dommage irréparable.

A l'occasion de ce pont, je me suis demandé comment il se faisait qu'à ce propos, la Société immobilière abandonnait à l'Etat 4,500,000 francs d'actions ordinaires.

La ville d'Anvers a acheté les actions de même nature appartenant au docteur Strousberg au prix de 90 francs. Les actions attribuées à l'Etat auront donc une valeur très réelle, très-sérieuse.

Comment la Compagnie immobilière est-elle en état de faire au gouvernement un abandon de cette importance? Ce n'est point l'habitude des entreprises financières de faire des cadeaux, ni surtout d'en faire à l'Etat,

D'où donc peuvent venir ces 4 millions et demi? Ne serait ce pas d'aventure l'Etat qui les aurait fournis lui-même avec beaucoup d'autres? Mais comment?

En réalité, messieurs, c'est bien l'Etat qui met la Société immobilière en état de lui faire ce payement de 4,500,000 francs : car si on lit l'article 6 de la convention du 16 Janvier 1864, qui règle la question des péages, on y trouve qu'indépendamment des droits de navigation, il y a des tarifs pour la perception d'autres TAXES.

Ainsi, indépendamment des TAXES qui seront perçues

par l'Etat et par la ville, il y aura donc d'autres TAXES. Quelles peuvent-elles être?

Il faut bien qu'il y en ait, car la Société immobilière ne peut évidemment pas arriver à faire le service des intérêts, de l'amortissement de toutes ses actions privilégiées, ordinaires et de jouissance, avec les bénéfices réalisés par la revente des terrains.

Les terrains sont réduits à 90 hectares; y en eût-il 100, on ne parviendra pas à réaliser par la revente un bénéfice tel, qu'on puisse assurer d'une façon largement rémunératrice, le service des intérêts, de l'amortissement de toutes les actions qui seront émises.

Où va-t-on chercher le surplus? Ne serait-ce pas dans les taxes? Ne sont-ce pas là les sources permanentes de revenus qu'il faut pour alimenter pendant trente ans toutes les catégories d'actions?

Quelles sont donc ces taxes? Ne serait-ce pas ceci? Autour de la gare, autour du bassin, n'y aura-t-il pas des établissements qui, sans être maritimes proprement dits, seront des établissements très-utiles au commerce; des magasins généraux où la marchandise sera mise en warrants, des entrepôts, des ateliers, une foule enfin de constructions dont devront nécessairement user tous ceux qui, ayant des marchandises à importer ou à exporter, tiendront à ne pas s'éloigner de la gare d'eau ou de la gare ferrée?

Mais ces terrains bordant la gare d'eau ou la gare ferrée et formant, par la force même des choses, un monopole très-restreint, la compagnie ne les vendra pas. Seule, elle y érigera les construction utiles au commerce, qui devra donc subir ses exigences et accepter ses tarifs, quels qu'il soient. De telle sorte, messieurs, que les réductions que nous aurons consenties sur les tarifs maritimes proprement dits ou sur les tarifs de chemins de fer pour enlever d'Anvers ou y amener les matières importées ou exportées, que toutes ces réductions seront en quelque sorte équilibrées par les hauts prix des magasins, des greniers, des entrepôts que la Compagnie du Sud ne manquera pas d'établir tout autour des bassins du batelage et de la gare.

N'y a-t-il pas une amélioration à introduire de ce chef dans la convention du 10 janvier?

Les tarifs des établissements commerciaux bordant la gare ou le bassin ne peuvent-ils pas être soumis à l'influence du gouvernement ou bien le droit de propriété de la Société du Sud ne peut-il pas être converti en un droit de concession ou d'emphytéose, de telle façon qu'après un certain nombre d'années, toutes ces constructions fassent retour à la ville ou à l'Etat et soient mis à la disposition du public sans autre rémunération que celle du coût du service rendu? Il ne faut pas que l'Etat ou la ville ayant créé la gare et le bassin de batelage, la Société du Sud seule retire de cette gare et de ce bassin de batelage tout le profit réel.

La Société Immobilière n'ira pas s'amuser à établir le long de la gare et du bassin de batelage des maisons privées, des hôtels; elle y créera des établissements de commerce, et elle les exploitera haut la main.

N'y a-t-il pas moyen d'assurer à l'Etat, soit dès à présent sur les tarifs de ces établissements, soit plus tard sur la propriété et la gestion même de ces établissements, une influence utile et énergique?

J'appelle sur ce point l'attention des intéressés, du commerce, de la ville d'Anvers, du gouvernement. Il y a là, au point de vue pratique, une question du plus haut intérêt qui, mal résolue, peut faire peser à perpétuité sur le commerce du pays, une lourde charge, ou, par voie de réflexion, gêner gravement nos finances.

M. FRÈRE-ORBAN. — Messieurs, un mot revient souvent dans nos discussions lorsque l'opposition prend la liberté grande de ne pas s'incliner avec assez de respect devant les décisions ministérielles : C'est le regret du pouvoir qui nous fait parler! Dire à ceux qui ont occupé le pouvoir pendant la plus grande partie de leur vie d'homme, qui l'ont occupé pendant dix-huit ans, qui, pour leur malheur, y sont restés pendant treize années de suite, qu'ils sont possédés encore d'un désir bien ardent de reprendre ce que l'on appelle, quand on est au banc ministériel, la charge, le fardeau du pouvoir, cela peut passer pour une plaisanterie d'assez mauvais goût. *(Interruption.)*

Lorsque le temps sera venu de faire l'histoire vrai, non défigurée par l'esprit de parti, on verra si c'est de notre plein gré que nous sommes rentrés au pouvoir en 1861, si c'est de plein gré que nous y sommes restés en 1864 et si nous avons éprouvé quelque regret de le quitter en 1870.

Mais le reproche d'être inspiré par la passion du pouvoir est au moins singulier, il faut l'avouer, dans la bouche de celui qui aime surtout à le répéter. Quand, par avidité du pouvoir, on l'a saisi à tout prix; quand, pour l'occuper, on a fait litière de tous ses engagements, de toutes ses convictions, on est, ce me semble, assez mal venu à parler de l'ambition du pouvoir chez autrui.

M. JACOBS. — Je demande la parole.

M. FRÈRE-ORBAN. — On était, dans l'opposition, ennemi ardent des dépenses militaires. On arrive au pouvoir, on est ministre pour s'entendre dire par un collègue à côté duquel on siége : On ne supprimera ni un homme, ni un cheval, ni un canon. On avait de grands griefs contre ses adversaires politiques : ils avaient mal mené les affaires du pays; ils avaient méconnu les droits les plus sacrés de la conscience; ils avaient violé la Constitution! On arrive au pouvoir, on s'en empare pour réformer les mesures dénoncées, pour réparer les maux dont on s'est plaint, pour faire triompher les principes que l'on a défendus. On s'abstient de tout pour conserver le pouvoir. On est ministre, et cela suffit.

J'ai été étonné que l'honorable ministre des finances, qui a un peu plus d'expérience, n'ait pas dédaigné, à son tour, d'avoir recours à cet argument désespéré.

Il est plus vexé d'être au pouvoir que d'autres ne sont vexés de n'y pas être. *(Interruption.)*

M. MALOU, ministre des finances. — C'est vrai.

M. FRÈRE-ORBAN. — Evidemment; nous verrons plus tard. Faire des protestations sur ce sujet-là me paraît tout à fait indigne de moi. *(Interruption.)*

L'honorable ministre des finances, en parlant ainsi, saisissait une occasion qui lui paraissait simple et naturelle de s'exalter. Il est au pouvoir : c'est pour remplir un devoir. Il a quitté les positions les plus brillantes pour remplir un devoir qu'il accomplira jusqu'au bout.

D'autres n'ont pas accepté les positions les plus brillantes, afin de n'avoir pas même le regret de les quitter ne fût-ce qu'un jour.

VOIX A GAUCHE : Très bien!

M. MALOU, ministre des finances. — Je n'ai pas dit cela.

M. FRÈRE-ORBAN. — Non; c'est moi qui le dis. (*Interruption.*)

Quand on est dans l'opposition, on fait de l'opposition implacable, systématique, de tous les jours; on ne s'arrête devant rien, même quand on se nomme M. Malou et qu'on n'a pas le désir d'arriver au pouvoir.

Rejeter systématiquement des projets de lois; rejeter des budgets pour l'unique satisfaction de faire un échec d'une heure au ministère, c'est parfait: c'était, pour l'opposition d'autrefois, remplir son devoir.

L'opposition d'aujourd'hui n'a que se taire et à voter sans murmurer. Si elle parle, les regrets seuls du pouvoir l'inspirent! Elle n'a pas le droit d'aspirer au pouvoir.

Nous, nous n'avons pas de devoir à remplir; nous n'avons de devoirs à remplir ni vis-à-vis du pays, ni vis-à-vis de notre propre parti. Nous n'avons que de mauvaises passions; nos adversaires n'ont que des vertus. (*Interruption.*)

Ils acceptent le ministère par le devoir et avec désintéressement! Quelle différence avec nous!

L'honorable ministre des finances croit-il que nous ignorons son histoire?

S'est-il montré disposé, en 1864, à remplir son devoir envers le pays et son parti? S'est-il montré disposé, alors a faire preuve de désintéressement?

Nous l'avons vu en 1870, chose inouïe, afficher la prétention de diriger en même temps les affaires du pays et celles de vingt compagnies puissantes en contact avec l'Etat, comprenant ainsi son devoir et son désintéressement! (*Interruption.*)

Nous avons, à cette époque-là. protesté contre une pareille alliance des affaires publiques et des affaires privées; nous l'avons fait dans les termes les plus convenables et les plus modérés; nous avons supplié dans un intérêt gouvernemental de n'y point persévérer. On s'est moqué de nos étranges scrupules. Nous avons déclaré cette alliance impossible à maintenir; on l'a fait sanctionner par la majorité.

Elle n'a pu, malgré tout, résister longtemps. Bientôt après, par des causes que je n'ai pas à rappeler, le ministère a sombré.

Le parti catholique allait abandonner définitivement le gouvernement du pays si ses chefs, ceux qui n'étaient pas compromis, ne consentaient pas enfin à accepter le pouvoir.

L'honorable M. Malou a dû alors se prononcer. Tenter de nouveau d'être ministre, même sans portefeuille, et garder l'administration des nombreuses sociétés qui se disputaient son intelligence et ses services, c'eût été, après ce qui s'était passé, braver le sentiment public. Il quitta celles de ses positions financières lucratives qui le mettaient trop en contact avec l'Etat et il prit la direction des affaires publiques.

Sa condition n'était pas exempte d'inconvénients; on le vit plus d'une fois; le mal est devenu grand le jour où il a été constaté qu'il traitait comme ministre avec des compagnies dont il était, la veille, l'administrateur et dont il le serait peut-être encore, le jour où les électeurs lui feraient des loisirs.

Qu'il ne se fasse pas illusion. Je vais lui dire tout haut ce que tout le monde dit tout bas. (*Interruption.*)

Ceux qui m'interrompent savent-ils ce que je veux dire?

M. DE BORCHGRAVE. — On s'en doute bien.

M. FRERE-ORBAN. — M. de Borchgrave s'en doute bien...

M. DE BORCHGRAVE. — Ce que vous avez dit dans tous vos discours : ou incapable ou malhonnête.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je vous laisse la responsabilité de cette conclusion, c'est à celui à qui vous l'adressez à s'expliquer avec vous. (*Interruption.*)

Ce que je veux dire ou répéter, c'est tout autre chose. Je ne veux pas laisser ignorer à l'honorable ministre que l'on croit généralement que les positions qu'il a quittées n'ont pas été abandonnées sans esprit de retour. Ce sentiment ne fortifie pas sa position politique.

L'honorable ministre des finances s'est associé, sur un autre point, à des agressions dont j'ai été l'objet et qui, venant de l'honorable M. Jacobs, avaient du moins une explication.

Je suis l'ennemi d'Anvers! M. Jacobs fait des signes d'affirmation.

L'honorable M. Malou s'associe à lui pour essayer de le persuader aux gens crédules; il se contenterait peut-être de faire croire que j'ai été seulement maladroit à l'égard d'Anvers.

J'ai exposé, messieurs, vis-à-vis de vous un thème qu'on peut discuter. On peut, certes, ne pas partager mon opinion sur le mode qui me paraît le meilleur pour administrer le grand intérêt national dont nous nous occupons. Mais du moins je pouvais espérer qu'il ne viendrait à l'idée de personne d'y trouver quelque hostilité contre Anvers.

J'ai dit, envisageant les intérêts généraux du pays, que l'État reprenne le port d'Anvers, qu'il y fasse les dépenses nécessaires, qu'il exonère la ville d'Anvers de cette charge. Et je suis l'ennemi d'Anvers!

J'ai dit : Il faudra réduire les taxes dans l'intérêt du commerce, il faudra peut-être les abolir. La ville ne le peut pas; l'État pourra en prendre le fardeau. Ennemi d'Anvers!

L'État subira toutes les dépenses; les charges seront réduites aux plus extrêmes limites. C'est par hostilité pour Anvers que j'ose émettre de pareilles opinions!

J'ai osé m'abriter derrière la pensée de l'administration communale d'Anvers, qui indique elle-même le jour où elle réclame, dans une si large mesure, le concours de l'État pour les travaux à exécuter, une administration dans laquelle l'État sera représenté. C'est par hostilité pour Anvers!

L'honorable M. Jacobs a décidé, dans sa haute sagesse, que lorsque, dans une administration, l'État et une ville seraient représentés, c'est la ville qui aurait la majorité et non l'Etat.

Je ne me suis pas occupé de ce point; mais ne pourrait-on prétendre, sans devenir l'ennemi d'Anvers, que si l'État fait toutes les dépenses, il peut aspirer à n'être pas en minorité dans l'administration?

Ces preuves d'hostilité contre Anvers étaient insuffisantes, à ce qu'il paraît. On en a cherché d'autres. Je veux spoli-

Anvers! J'ai osé dire que son droit de propriété sur les anciens bassins se réduisait, en pratique, à un droit d'administration, et que le jour où les taxes seraient abolies, il se transformerait en une charge d'entretien.

J'ai voulu ainsi la spolier, malgré des droits de propriété manifestes, et en élevant des prétentions qui ne supporteraient pas un instant d'examen du premier juge de paix venu.

Ainsi parle M. le ministre des finances.

Il fallait au moins réfléchir que tout ici se réduit à une perception de taxe et que si, en supprimant la taxe, pour le plus grand avantage du commerce, on rend la ville indemne, elle n'aurait pas à se plaindre, mais à se féliciter hautement d'un pareil acte.

Assez donc de ces petits moyens qui n'ont d'autre but que d'exciter des préventions locales; assez de ces insinuations qui ont donné à la discussion un tour personnel, je ne sais si c'est pour le grand avantage de mes adversaires et à mon détriment.

Je vais maintenant résumer brièvement la situation en ce qui concerne l'examen du projet de loi.

Nous sommes d'accord sur la convention primitive faite avec la ville d'Anvers.

Nous avons dit que nous n'avions ni plan ni devis et que nous serions certainement autorisés à les attendre pour nous prononcer. Ce n'est pas trop exiger que de savoir à quoi l'on s'engage. Mais, dès ce moment, acceptons, en principe, l'obligation pour l'Etat d'exécuter les travaux reconnus nécessaires au port d'Anvers.

Nous sommes disposés à voter la convention telle qu'elle est proposée par le gouvernement; nous avons fait, comme la ville d'Anvers, une réserve quant au plan à adopter définitivement.

L'honorable ministre des finances me dit : Est-ce un acquiescement platonique que vous donnez à cette convention? Vous ne voulez donc pas qu'on l'exécute.

J'entends parfaitement qu'on l'exécute et je me réfère simplement à vos propres paroles et à vos propres engagements. L'honorable ministre des finances s'est exprimé ainsi au sujet du plan :

« Il eût été téméraire de se prononcer d'emblée sur une pareille question.

« Il y a dissentement à Anvers même, et les hommes qui connaissent le mieux le régime de l'Escaut ne sont pas non plus absolument d'accord. Sans dresser d'avance un plan, le gouvernement a donc fait dresser un avant-projet qu'il livre à une sorte d'enquête publique sur laquelle toutes les opinions pourront se produire.

« Il ne s'agit donc pas aujourd'hui de fixer l'alignement des quais, mais d'examiner et de décider si le projet présenté est, dans son ensemble, satisfaisant pour les intérêts d'Anvers et surtout pour les intérêts du pays. »

Nous sommes d'accord. Les plans et les dévis viendront avec les demandes de crédit.

Et on dit de plus dans l'Exposé des motifs :

« Pour cette entreprise si exceptionnelle, l'adjudication publique par parties ne peut donner de bons résultats; il faudra, selon toute apparence, conclure un contrat d'ensemble avec l'entrepreneur qui offrira le plus de garantie, de capacité et de solvabilité, en même temps que des conditions favorables, *et ne traiter que sous réserve, avec l'approbation des Chambres.* »

Vous présenterez donc ce plan à l'approbation des Chambres avec demande de crédit, quand il y aura lieu de le faire. Mais quant à présent, il ne peut y avoir d'approbation de plan, puisque vous n'en avez pas!

Sommes-nous d'accord?

Si nous sommes d'accord, tout est dit, et il est impossible que nous ne le soyons pas, puisque je m'en tiens exactement et littéralement aux paroles que l'honorable ministre des finances a prononcées et à ce que contient l'Exposé des motifs du projet de loi.

Maintenant, un second travail est projeté; il n'est pas compris dans la première convention faite avec la ville d'Anvers; il est compris dans la convention faite avec la Société immobilière.

Eh bien, nous demanderons que la Chambre soit appelée à se prononcer sur la construction du pont.

Je ne suis pas hostile au pont; je ne me prononce pas le moins du monde sur cette question. Je dis seulement avec toutes les autorités qui ont été entendues, avec tous les intéressés, avec la ville d'Anvers, qu'il ne faut pas se prononcer immédiatement sur cette question.

Il n'est pas certain qu'on puisse faire ce pont sans inconvénient; si on peut le faire, il faudra le construire.

Mais encore une fois, je prie la Chambre de ne pas prendre dès maintenant de décision à ce sujet.

La question en vaut la peine. On ne peut abdiquer en pareille matière; ce sujet a beaucoup trop de gravité.

Quand des hommes de science, — comme je l'ai démontré, — estiment que le pont dont il s'agit peut avoir les plus graves inconvénients pour le port et pour la rade, il n'y a pas de mal à s'éclairer avant d'en autoriser la création. (*Interruption.*)

Nous ne les avons pas encore entendues ces autorités dont parle l'honorable interrupteur.

L'honorable ministre des finances n'a, en réalité, cité aucune autorité. Il a cité l'opinion unanime, a-t-il dit, des autorités militaires. Eh bien, j'ai eu sous les yeux la preuve que toutes les autorités militaires ne sont pas précisément du même avis.

J'ai recherché, en second lieu, pour qu'on ne se fît pas illusion, quelle était l'importance des travaux à exécuter.

J'ai été obligé de faire cette appréciation sans posséder aucun élément sérieux.

L'honorable ministre des finances, dans cette circonstance, n'a pas jugé à propos, pour un travail de cette nature, de donner la moindre indication appréciable; tout ce que nous trouvons dans un discours qu'il a prononcé est ce simple mot : Il résulte d'études faites sur un avant-projet qu'une somme de 15 à 18 millions peut suffire pour exécuter la partie des quais dont nous parlons.

Or, cette étude faite repose sur un projet restreint, non sur le projet de la commission de 1870, mais sur un projet anonyme dont personne n'a pris la responsabilité.

M. MALOU, ministre des finances. — Je la prends, moi.

M. FRERE-ORBAN. — Vous êtes très-ingénieux et peut-être même aussi ingénieur, mais je dois dire que cela ne peut pas suffire.

Lorsqu'il s'agit d'un travail de ce genre et que vous vous trouvez en présence d'un rapport signé par des hommes spéciaux qui sont unanimes, lorsque le conseil communal est unanime et que l'ingénieur en chef du waterstaat de

de Hollande, l'un des hommes les plus compétents en matière hydraulique, appelé à se prononcer, déclare que la courbe proposée par la commission et que vous voulez supprimer pour en faire une ligne droite est déjà insuffisante, qu'il faudrait creuser plus profondément encore vers la ville, pour répondre aux exigences du programme, je vous avoue que je vous trouve téméraire d'annoncer que vous prenez la responsabililité du plan que tout le monde repousse. Mais l'attitude si décidée de l'honorable ministre des finances sur ce point fondamental serait assurément un grand danger pour Anvers, si la Chambre ne devait pas être appelée à se prononcer ultérieurement sur ce plan, comme nous l'avons constaté tantôt.

Eh bien, pour ces travaux, en supposant non le plan le plus étendu, non pas celui qui exigera la plus grande dépense, les expropriations les plus considérables, l'honorable ministre des finances nous a dit 15 à 18 millions d'une manière vague et générale. Il a lui-même indiqué que, pour l'exécution du projet de la commission, les expropriations seules exigeraient 10 à 12 millions. J'ai pris seulement le chiffre de 18 millions, j'y ai ajouté tous les autres chiffres connus et je suis arrivé à une dépense pour l'exécution partielle tant des travaux indiqués par la commission, que de ceux qui sont déjà votés pour Anvers ou qui résultent des conventions signées par l'honorable ministre, à une somme de 45,200,000 francs.

On a discuté ces chiffres. A quoi en est-on arrivé? A montrer que j'aurais fait un double emploi en comprenant dans cette somme de 45,200,000 fr. le quai du Rhin qui entrait déjà dans l'estimation des 18 millions de l'honorable ministre des finances.

Eh bien, soit, concédons ce double emploi, très excusable puisque nous n'avions pas le détail de ce chiffre vague de 15 à 18 millions. Mais je n'ai pas tenu compte de l'achat, du payement des terrains qui font partie des propositions de l'honorable ministre des finances et qui absorbent 2,800,000 francs.

Je n'en fais pas état; je me borne à dire qu'à vue d'œil, la dépense serait donc de 42 millions au lieu de 45.

Je n'ai pas donné ces chiffres pour vous présenter un devis. J'ai indiqué seulement ces chiffres pour faire bien connaître à la Chambre et au pays que nous nous engageons dans une dépense considérable et pour poser cette question : Comment payerons-nous cette dépense? Voilà la question.

Si j'avais laissé la discussion sur le terrain où l'avait placée l'honorable ministre des finances avec son projet de loi, on commençait par demander un crédit de 2 millions, qui semble une affaire assez modeste. L'honorable ministre des finances aurait pu affirmer à son aise qu'il avait des ressources suffisantes. Mais j'ai amené par la discussion l'honorable ministre des finances à confesser, l'honorable M. Jacobs à reconnaître que la dépense doit être fort considérable. Nous nous demandons comment on fera face à cette dépense.

L'honorable ministre des finances prétend qu'il est en mesure d'y pourvoir, — non pas dès maintenant à la totalité de la dépense, — personne n'a demandé cela, — mais à la dépense qui sera nécessaire pour exécuter la première partie du programme et qui ira certes bien au delà de 2 millions de francs. L'adjudication que nous aurons à approuver le montrera.

L'état du trésor paraît satisfaisant à l'honorable ministre des finances. Le moment n'est pas venu, le moment serait mal choisi pour discuter la situation du trésor.

Nous aurons l'occasion de nous livrer à cette discussion un peu plus tard. Je puis dire, dès à présent, que nos finances sont dans le plus mauvais état; que rarement elles ont été dans une situation aussi déplorable et aussi fâcheuse qu'aujourd'hui.

Je veux me borner, pour le moment, à montrer que l'honorable ministre des finances, de son propre aveu, ne possède pas même ce qui est nécessaire pour le payement du minime crédit de deux millions demandé par projet de loi.

La section centrale a demandé à l'honorable ministre des finances : Quels sont vos voies et moyens? Et l'honorable ministre a répondu par une note consignée au rapport de la section centrale et où vous lirez que l'emprunt de 240 millions est entièrement absorbé à 11,365,000 francs près.

Le 19 de ce mois, l'honorable ministre des finances a soumis à la Chambre une proposition de crédit pour le département des travaux publics, montant à 9,850,000 francs; il resterait donc 1,515,000 francs disponible. Le crédit demandé étant de 2 millions, il y aurait une insuffisance de 485,000 francs. (*Dénégation de M. le ministre des finances.*) Non; c'est comme pour le prix des terrains à bonifier à la Compagnie; il y a eu beaucoup de dénégations aussi, mais tout examen accompli, le fait est avéré.

Vous parlez des imputations à faire sur les ressources mises à la disposition du gouvernement par la loi du 18 Avril 1873; vous l'indiquez dans le projet de travaux publics comme dans le projet dont nous nous occupons.

Mais, Messieurs, cette insuffisance est bien plus considérable; il y a bien d'autres crédits à demander pour des travaux décrétés indépendamment de ceux qui ne le sont pas encore et pour lesquels vous demandez un minime crédit de 2 millions de francs.

A part ce crédit, il y a beaucoup d'autres dépenses qui devront être faites pour lesquelles les voies et moyens n'existent pas. Et comme un honorable membre vous l'a dit hier, il ne s'agit plus pour le moment de compter sur les excédants de ressources du budget ordinaire. Tout cela est également absorbé. L'accroissement des dépenses a été tel qu'il n'y a plus d'excédant.

Ils se reproduiront; c'est possible; cela se peut, je l'ignore. Quant à présent, ils n'existent pas.

Nous avons, messieurs, au point de vue économique, une situation extraordinairement regrettable : Le crédit public, le crédit commercial, la situation du trésor, tout est aujourd'hui dans l'état le plus fâcheux.

Messieurs, il me reste à dire quelques mots des conventions qui ont été faites avec M. le docteur Strousberg, paravent de la Société immobilière.

L'honorable ministre des finances, pour expliquer ces conventions, a renouvelé les grands efforts que déjà il avait faits dans les séances précédentes.

Il lui faut, à tout prix, se représenter comme étant singulièrement embarrassé à cause du contrat avec le docteur Strousberg et de la cession éventuelle qu'il a faite de

ses droits à la Compagnie immobilière. Il n'était pas libre; il a dû nécessairement subir l'influence de cette situation.

Mais, de tout ce que vous a dit l'honorable ministre des finances de ce chef, si on l'examine avec un peu d'attention, il ne reste absolument rien.

Il reconnaît que le docteur Strousberg, est lié vis-à-vis de l'Etat et, dès lors la promesse de cession faite à l'Immobilière nous importe peu.

Le docteur Strousberg est en face de l'Etat; il a contracté des engagements indéniables : il ne les remplit point; il sera nécessairement condamné s'il résiste, et dans le plus bref délai.

Je ne pense pas que deux jurisconsultes, pas deux juges de paix, à qui on soumettrait la situation, pussent hésiter beaucoup à reconnaître que M. le docteur Strousberg est absolument sans défense vis-à-vis de l'Etat; il est à la merci de l'Etat.

Je ne demande pas qu'on l'exécute. Je ne demande pas qu'on soit impitoyable vis-à-vis de lui. On m'en accusera peut-être. Je parle seulement de la position du gouvernement, J'ai vainement demandé quel était le procès qui a été intenté au docteur Strousberg; j'ai vainement demandé le dépôt du dossier, et je réclamerai vainement aussi le dépôt de la correspondance échangé avec le docteur Strousberg et qui pourrait cependant beaucoup nous éclairer.

Il serait intéressant de connaître, en définitive, ce qu'il a offert au gouvernement, comment il consentait à se retirer de l'opération, à laisser le gouvernement libre d'en disposer.

Il a offert de faire des sacrifices, M. le ministre des finances le reconnait.

Il pouvait donc, le plus aisément du monde, reconquérir sa liberté, mais il n'a pas voulu. Il a voulu que le docteur Strousberg restât lié envers l'Etat. Pourquoi? Pour qu'il traitât avec l'immobilière? On invoque ce prétexte que la Compagnie Immobilière sera un bon débiteur de la créance du docteur Strousberg. Comment peut-on vous présenter un pareil argument!

Qui de vous croit que l'Etat, nanti d'un cautionnement de 3 millions de francs et ayant privilége de vendeur non payé sur 100 hectares de terrains situés dans Anvers, a une change quelconque de perdre une parcelle de sa créance de 11 millions de francs? Dites qu'il peut être exposé à attendre, qu'il y aura peut-être certaines lenteurs, un procès, tout ce qu'il vous plaira d'imaginer; mais ne dites pas que le gouvenement est exposé à une perte quelconque et qu'il faut nécessairement l'intermédiaire de la Compagnie Immobilière pour sauver le trésor public.

En apparence, Messieurs, ces conventions sont faites avec le docteur Strousberg.

Eh bien, Messieurs, ayons l'air de prendre la chose au sérieux.

C'est donc M. le docteur Strousberg que nous avons devant nous.

Et que fait-on à l'égard du docteur Strousberg qui ne remplit pas ses engagements? On le comble de faveurs, on le délie de tous ses engagements; on lui dit : Vous n'exécuterez pas les docks, les bassins, tout cela disparaîtra et les terrains qui étaient destinés à ces constructions, nous vous les donnons.

Voilà la situation.

Je dis, Messieurs, que si l'on n'avait pas placé derrière le docteur Strousberg la Société Immobilière, une pareille situation serait absolument indéfendable. Se trouverait-il une Chambre, dans un pays quelconque pour traiter de la sorte avec l'entrepreneur M. Strousberg, qui n'a pas rempli ses engagements? Evidemment non.

Or, cette situation est-elle changée parce que M. le docteur Strousberg a passé par les bureaux de la Société Immobilière? Cette situation s'est-elle modifiée? Avons-nous à prendre en considération d'une façon quelconque les traités que M. le docteur Strousberg a pu faire avec la Société Immobière? Assurément non.

On fait à M. le docteur Strousberg une position magnifique. On lui donne gratis 49 hectares de terrain sur lesquels il devait élever des constructions d'utilité publique. On le dispense de faire ces constructions et on lui donne les 49 hectares gratuits pour le prix dont il avait payé la totalité!

J'ai dit, à ce sujet, ironiquement, que je ne m'entendais pas en spéculation, n'ayant jamais spéculé.

J'ai rapproché cela de ce que disait l'honorable ministre des finances, que si le docteur Strousberg exécutait les travaux selon les plans, non pas même primitifs, mais modifiés, après les abandons consentis par l'Etat, les terrains arriveraient à 49 francs et que si, par nouvelle rigueur à l'égard de cet entrepreneur en défaut, l'Etat exécutait les travaux du quai et du bassin, les terrains reviendraient à 28 francs, et je me suis demandé, toujours sans me connaître en spéculation, si le prix de revient du terrain à 42 francs n'étaient pas plus cher que le prix de revient de 28 francs?

L'honorable M. Jacobs qui n'aime pas les fleurs de rhétorique, a pris au pied de la lettre mon ironie, pour me faire deux leçons : la première, c'est une leçon d'humilité. Je ne devais pas me décerner à moi-même un prix de vertu.

M. WASSEIGE. — Il y perdrait son latin. (*Interruption.*)

M. FRERE-ORBAN. — Vraiment? Vous avez toujours été si spirituel!

Je me suis donc décerné un prix de vertu; l'honorable M. Jacobs s'est trompé : j'ai accusé humblement une infirmité.

Il me donne ensuite une seconde leçon : j'aurais été un très mauvais ministre des travaux publics ou des finances si je n'avais pas été en état de juger une spéculation; j'ai eu cent fois à en examiner; il n'est donc pas vrai que je ne m'y connais point. Et l'honorable membre, avec un sérieux imperturbable, cite des preuves à l'appui : la Banque Nationale, la ligne de Dendre-et-Waes, quelques-uns de mes méfaits.

Il y a, d'ailleurs, ajoute-t-il, de mauvaises spéculations et des spéculations honnêtes; il y a des spéculations en tout. Cela, exposé sans rire fait vraiment un singulier effet. Mais il a oublié une seule chose, il a oublié de parler de la spéculation dont nous nous occupons et que le conseil communal d'Anvers appelle une laide spéculation, un piége financier où l'on voulait faire tomber la ville. Dans quelle catégorie placez-vous celle-ci?

Vous avez oublié de vous expliquer à ce sujet.

M. JACOBS. — La moitié de mon discours roule là-dessus.

M. FRERE-ORBAN. — Vous n'êtes pas de l'avis du conseil communal d'Anvers sur ce point.

M. JACOBS. — Je trouve que l'affaire est suffisamment bonne.

M. FRERE-ORBAN. — Le conseil communal disait : « C'est ici qu'apparaît la laideur de la spéculation et le piége financier qu'on nous tend. »

M. COOMANS. — Il en prend une bonne part !

M. FRÉRE-ORBAN. — C'est l'Etat qui tombe dans le piége qui était tendu à la ville.

Je ne dis pas qu'on ne peut pas spéculer bonnêtement, je crois, au contraire, que l'esprit de spéculation est très nécessaire dans la Société.

Lorsqu'un homme, grâce à l'intelligence dont il est doué, examine une affaire, suppute les chances bonnes ou mauvaises qu'elle peut offrir, escompte résolument les espérances que ses calculs lui font concevoir et engage son nom et sa fortune dans une opération qui a nécessairement un côté aléatoire, il mérite d'être loué et souvent admiré; il rend service à la Société. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit ici. Pour parler de la Banque nationale ou de la Société de Dendre-et-Waes, que l'on a fait adroitement intervenir dans la discussion, si le gouverneur de la Banque Nationale était descendu de son siége pour prendre le portefeuille des finances et qu'il eût arrangé de petites affaires avec la Banque nationale, qu'il avait dirigée autrefois, eussiez-vous aussi applaudi à la spéculation ?

Si Mr l'administrateur de la Société de Dendre-et-Waes avait quitté sa position pour faire ensuite, comme ministre des finances, des traités de faveur avec la Société de Dendre-et.Waes, approuveriez-vous aussi la spéculation ?

Or, c'est la seule chose que j'aie à examiner et à discuter.

Mais vous avez voulu faire entendre, et surtout pour cette dernière Société, que j'avais induit la Chambre en erreur, en lui conseillant cette opération qui, prétendû-[illegible]avait si merveilleusement réussi !

Voilà quelle a été votre pensée et vous le reconnaissez.

Vous me permettrez donc d'en dire un mot.

Il y a longtemps, en l'an de grâce 1851, après la crise de 1846, après la crise de 1847, après la révolution de 1848, quand il s'agissait de relever le travail national en Belgique et de soutenir toutes les compagnies qui avaient sombré, nous avons fait un vaste plan de travaux publics. L'opposition impitoyable et implacable qui nous était faite, l'opposition systématique que nous avions à combattre a baptisé ce projet d'un nom : un projet monstre. C'était, à ses yeux, et elle le déclarait, un instrument de corruption, imaginé pour obtenir l'adhésion à ce fameux projet de dérivation de la Meuse qui fit tant de bruit en son temps.

L'opposition modérée d'alors déclarait hautement qu'il n'avait en vue que la dérivation de la Meuse ; qu'aucune partie de cet immense projet ne s'exécuterait, et qu'il n'était qu'un moyen pour satisfaire un intérêt local ou même des intérêts particuliers.

Eh bien, ce projet monstre s'est exécuté depuis la première ligne jusqu'à la dernière, pour le plus grand profit du pays.

Au nombre des combinaisons comprises dans ce projet, qui comportait plus de 100 millions, il y avait une combinaison très-ingénieuse proposée pour l'exécution d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Gand par Alost.

La combinaison n'est pas de mon invention, ni de celle de mes honorables collègues ; elle est d'un ingénieur du plus grand mérite, qui avait profondément étudié la question et qui établissait qu'on pouvait exécuter ce chemin de fer en conservant à l'Etat le produit de sa station de Bruxelles, le produit de sa station de Gand, de sa station de Termonde et en accordant seulement à la compagnie concessionnaire une part du produit de toutes les expéditions qui seraient faites d'un point quelconque du pays sur l'une des stations créées par elle ou de ses stations sur l'une ou l'autre des lignes de l'État.

L'honorable M. Malou attaqua ici très-vivement cette combinaison ; elle devait faire rouler le Pactole dans les mains des concessionnaires. Nous disions, nous : Nous ne pensons pas que l'opération soit si fructueuse que vous l'imaginez; nous estimons qu'elle pourra donner 6 p. c. aux actionnaires. Cela est écrit aux *Annales parlementaires ;* l'honorable M. Bruneau, fort compétent en matière de travaux publics, chiffra les diverses hypothèses pour arriver à cette conclusion d'un produit probable également de 6 p. c.

L'affaire votée par la Chambre, l'honorable M. Malou la trouvant si admirable, la transporta à la Société Générale ; la Société Générale entra dans l'affaire dans la conviction qu'on lui apportait une affaire d'or, qui devait réaliser tout ce qu'en avait dit M. Malou.

Or, voici le compte rendu de la Société de Dendre-et-Waes pour l'exercice 1871, fait le 20 février 1872, juste au moment où M. Malou quittait cette société pour entrer au ministère, et voici, comme annexe II à cette situation, le tableau des revenus successifs acquis aux actions de la Société du chemin de fer de Dendre-et-Waes depuis l'ouverture de la ligne.

1856 . . .	(8 mois) 3 p. c.;
1857 . . .	3 p. c. et une fraction ;
1858 . . .	3 —
1859 . . .	4 —

Qui était penaud ? Qui riait jaune lorsque, au sein de la Société Générale, on contemplait ce mince revenu ? Il me semble entendre des collègues peu indulgents se disant entre eux : Eh bien, cette affaire brillante de Dendre-et-Waes ? Et ils relisaient ironiquement les discours de l'honorable M. Malou.

M. DU MORTIER. — Qu'est-ce que cela a de commun avec la loi actuelle ?

M. FRERE-ORBAN. — Demandez à M. Jacobs.

M. DU MORTIER. — Cela n'a rien de commun.

M. FRÈRE-ORBAN. — C'est possible, mais je suis attaqué sur ce point et il doit m'être permis de me défendre.

M. DU MORTIER. — Vous avez eu pour collègue un ministre qui a été directeur du chemin de fer du Luxembourg dans un moment où la Compagnie avait beaucoup d'intérêts à faire ménager par l'Etat, et vous, ministre, vous avez toujours toléré ce collègue à côté de vous. Pourquoi venez-vous aujourd'hui attaquer mon honorable ami, M. le ministre des finances ? Commencez par vous justifier.

M. FRERE-ORBAN. — Il ne s'agit pas d'attaquer l'honorable M. Malou à propos du chemin de fer de Dendre-et-Waes. C'est moi, au contraire, que l'on attaque à ce sujet.

M. DUMORTIER. — Vous ne cessez pas de le faire!

M. FRERE-ORBAN. — Je réponds à l'honorable M. Jacobs. Mais, pour répondre aussi à votre interruption, fort maladroite, je vous rappelerai que pendant que la personne à laquelle vous faite allusion était au banc ministériel, occupant le département de la justice qui n'avait rien à faire avec la Compagnie du Luxembourg, pour laquelle on ne traitait pas à cette époque avec le gouvernement, vos amis, vos vertueux amis, l'ont traîné ignominieusement sur la claie. On lui a fait ici les avanies les plus épouvantables. (*Interruption.*) Vous ne vous en souvenez pas?

M. DUMORTIER. — Je me souviens que vous avez toujours maintenu ce collègue à côté de vous, sur le banc ministériel et cependant aujourd'hui vous venez reprocher à un honorable ministre d'avoir appartenu à une société.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je reproche à ce ministre d'avoir fait avec la Compagnie immobilière un contrat impossible, inouï, lui qui était hier le président du conseil d'administration de cette compagnie.

M. DUMORTIER. — « Si ce n'est toi, c'est ton frère ou quelqu'un des tiens. »

M. FRERE-ORBAN. — Oh! si la convention avait été faite par le ministre des travaux publics, par exemple, s'il avait eu à en assumer la responsabilité personnelle, elle présenterait déjà un tout autre caractère; mais dans les circonstances où a été faite celle dont nous nous occupons, elle est injustifiable. On comprend difficilement que vous tous, qui fûtes si acrimonieux et si impitoyables à l'égard d'un ministre à qui vous n'aviez aucun acte à reprocher, vous soyez aujourd'hui si complaisants pour des actes que, en bonne politique, il n'est pas permis de tolérer.

Je reprends maintenant ce que j'avais commencé à vous dire.

En 1860, 4 p. c.; en 1861. 5 et une fraction; en 1862, 5, et ainsi de suite, pour arriver enfin, apres *seize exercices*, dont un de huit mois, à une moyenne générale de six et dix centièmes pour cent (6.10 p. c.)

Voilà ce qui était payé aux actionnaires; voilà le Pérou qui leur avait été promis! Il est vrai que la combinaison consistant en une émission d'obligations et d'actions, une fraction de revenu est applicable aux obligations. Mais si l'on n'avait eu que des actions, le nombre en étant plus considérable, le revenu de chaque action eût été beaucoup moindre. Maintenant, après le remboursement des obligations et grâce aussi à l'accroissement des recettes qui est dû au développement si fabuleux des affaires dans le pays, grâce encore à la prime stipulée pour le cas de rachat, le revenu des actionnaires jusqu'au terme de la concession, atteindra enfin ce taux de 10 ou 12 p. c. que l'honorable M. Malou lui-même admettait dans la discussion du chemin de fer de Dendre-et-Waes comme étant légitimement celui des affaires industrielles. Si l'on obtient, en effet, 10 p. c., on a couru la chance de n'en avoir que 3 et même moins, et rien de plus juste que ceux qui s'exposent aux chances de perte aient aussi les chances de profit.

L'honorable ministre des travaux publics qui, d'ordinaire, assiste d'une manière si placide à nos débats, a été mis en joie par les observations de l'honorable M. Jacobs. Il y applaudissait cordialement; il certifiait du geste que nous avions fait une affaire magnifique pour les actionnaires, mais très onéreuse pour le trésor, par la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes. Il reconnaîtra maintenant, au vu de ce bilan, exposé par la société elle-même, que ses produits ne sont pas précisément fabuleux, comme on aurait bien voulu le faire croire.

J'ajouterai que le trésor n'a rien perdu dans cette opération; au contraire, car dans la combinaison adoptée, tout en payant une redevance, l'Etat s'est enrichi, puisque quand la compagnie recevait 5, l'Etat recevait 7 au moins.

Je puis donc souhaiter qu'on ne fasse jamais faire à l'Etat que de pareilles affaires et que le rachat des chemins de fer, même de ceux qui n'ont pas réjoui leurs actionnaires, ne soit jamais plus onéreux au pays.

Je reviens maintenant à l'objet principal de notre discussion.

Ce qui est inouï dans l'affaire dont nous nous occupons, ce qui est inouï et, à mes yeux, complétement inadmissible, c'est, d'abord, qu'ayant traité avec le docteur Strousberg, on lui ait remis gratis 49 hectares de terrains destinés à des ouvrages d'utilité publique.

Cela est manifestement insoutenable, si c'est avec le docteur Strousberg seul que nous traitons: personne ne comprendra jamais un tel procédé; on ne comprendra jamais qu'on fasse un pareil cadeau à un concessionnaire qui n'a pas rempli ses engagements. On abandonne ces 49 hectares et l'on ne fait pas même la réserve des terrains qui pourraient être nécessaires soit pour un bassin qu'on a en vue de construire, soit quelqu'autre objet d'utilité publique.

Ce qui est inouï, en second lieu, c'est que, stipulant pour la création de ces quais et de ce bassin, le gouvernement, qui se réservait le droit d'option de les exécuter ou de les faire exécuter par la ville, n'ait pas gardé les terrains nécessaires au bassin, ni même les terrains qu'il va conquérir sur le fleuve par l'exécution des quais!

Ce qui est inouï, c'est qu'abandonnant ces terrains qui sont conquis par le propre travail de l'Etat sur l'Escaut, 10 hectares seront ajoutés aux 49 déjà abandonnés et que ces 10 hectares seront payés par l'Etat à la Compagnie!

Vous vous souvenez, Messieurs, de la scène qui a eu lieu lorsque, pour la première fois, avant-hier, j'ai exposé cette affaire.

L'honorable ministre des finances dit: « Cela n'est pas exact; vous vous trompez. — Je me trompe avec vous, avec la ville d'Anvers. — Du tout, vous vous trompez seul. » Tout cela est aux *Annales parlementaires*. Vous le relirez.

Avez-vous entendu une explication de l'honorable ministre des finances sur ce point? Pas une.

Il s'est borné à vous dire que les terrains ayant été cédés, il devait les payer pour les reprendre. Quoi! en modifiant de fond en comble la convention de 1869, il ne pouvait pas se réserver les terrains dont il avait besoin! Dans l'hypothèse où ce ne serait pas la Compagnie, mais l'État ou la ville qui dépenserait des millions pour exécuter les quais et le bassin, il ne pouvait pas se réserver les terrains nécessaires, les terrains conquis sur le fleuve!

Qu'est-ce que vous avez fait par là?

Vous avez fait cadeau à la Société Immobilière d'une

somme de 3,700,000 francs d'après votre contrat primitif, et de 2,800,000 francs d'après votre contrat modifié.

Le compte des terrains est facile à faire :

Il y a environ 1,200 mètres de quai. Une bande de 45 mètres le long de ce quai donne 54,000 mètres qui, à raison de 40 francs, font. . . . . . fr. 2,160,000

Bassin de batelage : 4 hectares, soit 40,000 mètres, à 40 francs 1,600,000

Total. . . fr. 3,760,000

En d'autres termes, l'Etat exécute des travaux et conquiert 10 hectares de terrain. Il paye ces 10 hectares à la Compagnie.

En d'autres termes encore, le prix de vente n'est pas de 14 millions, mais de 11,180,000 francs.

En d'autres termes encore, si l'Etat ne fait pas le marché des terrains et qu'il exécute les quais et le bassin, au lieu de dépenser 14,820,000 fr., il n'en dépensera que 12, et les 98 hectares de la citadelle du Sud lui resteront intégralement, dont il lui sera facile assurément de tirer 14 millions de francs en érigeant une station et un pont.

C'est là ce que signalait le rapport fait au conseil communal d'Anvers sur la proposition d'option qui lui avait été soumise par le gouvernement. N'est-il pas scandaleux qu'il faille payer 3,760,000 francs à la compagnie pour des terrains qui seront conquis sur l'Escaut par le travail que la ville ou l'Etat aura fait?

L'honorable ministre des finances a négocié depuis que, pour obtenir un silence qui lui était indispensable, il a résolu de mettre une dépense de 12 millions à la charge de l'Etat.

Et le docteur Strousberg, mandant de la Compagnie immobilière, *a daigné* consentir à réduire de 40 à 30 francs le prix des mètres de terrains que le gouvernement va conquérir sur l'Escaut en dépensant 12 millions de francs! Et M. le ministre des finances bonifiera de ce chef à la compagnie la somme de 2,800,000 francs.

Voilà l'opération qui vous est proposée, celle à laquelle vous êtes conviés à consentir.

Il faut que cette créance, dont on avait tant de souci, qui était tant en péril, soit maintenant réduite par le fait de ces 2,820,000 francs qui seront bonifiés à la compagnie et qui sont le prix des terrains que le quai, payé par le trésor public, fera conquérir sur le fleuve!

Messieurs, il se peut qu'il se trouve une majorité pour voter de pareilles choses; il se peut qu'à tout prix on sanctionne de pareils engagements, mais ce qui est indubitable, c'est que nul d'entre vous, descendant dans sa conscience, n'y pourra donner une adhésion qui puisse passer pour une approbation, c'est que nul d'entre vous ne peut douter qu'ils seront improuvés par l'opinion publique.

Messieurs, mes griefs ainsi résumés contre les conventions dont je viens de parler, je les traduirai en propositions formelles pour provoquer un vote de la Chambre.

Je demanderai, en premier lieu, qu'on adopte la convention faite avec la ville d'Anvers; j'ai déclaré pour ma part, malgré les engagements considérables qu'elle renferme, que j'étais disposé à la voter.

C'est le *primo* de l'article 1er du projet de loi. Le *secundo* de cet article comprend les conventions qui ont été faites avec le docteur Strousberg et la Compagnie Immobilière. Pour ce *secundo*, je demanderai d'abord l'ajournement. Je demanderai l'ajournement à un mois pour que le gouvernement examine s'il ne peut arriver à quelque autre combinaison, plus acceptable par la Chambre.

Si l'ajournement est rejeté, je proposerai de réserver pour des établissements d'utilité publique les 49 hectares compris dans la convention de 1869, qui a été approuvée par la loi du 10 Janvier 1870.

Ce sera le rejet des conventions faites avec l'Immobilière. C'est le maintien de la situation actuelle. Le gouvernement sera replacé en face de M. le docteur Strousberg et, comme je l'ai dit; sans y revenir davantage, rien ne lui sera plus facile que de tirer parti de cette situation.

Si cette proposition est rejetée encore, si la Chambre se montre disposée ainsi à approuver quand même les conventions qui lui sont soumises, je proposerai deux dispositions : l'une portant que le pont mentionné dans l'une de ces conventions ne sera exécuté qu'en vertu d'une loi; l'autre qu'il ne sera fait à la Compagnie aucune bonification du chef des terrains que le travail exécuté par l'Etat fera conquérir sur l'Escaut.

J'annonce dès à présent ces amendements, que je déposerai successivement lorsque nous arriverons à la discussion des articles.

M. MALOU, Ministre des Finances. — Messieurs, je crois que, pour l'ordre de nos débats, il vaut mieux remettre à la discussion des articles les questions soulevées par la proposition que l'honorable M. Demeur a déposée à la séance d'hier. Je me bornerai donc, en ce moment, à répondre succinctement au discours de l'honorable M. Sainctelette et à celui que vous venez d'entendre.

L'honorable M. Sainctelette reconnaît que, par suite des vicissitudes de la négociation, des améliorations réelles ont été obtenues. Mais comme rien n'est destiné à être parfait dans ce monde, l'honorable membre voit encore dans le projet d'assez grands défauts.

Le principal, et celui sur lequel l'honorable membre a beaucoup insisté, c'est l'espèce de garantie d'un minimum de produits, ou plutôt la garantie de la taxe originaire, primitive, au profit de la ville d'Anvers.

Messieurs, j'ai déjà eu l'honneur de m'expliquer sur ce point. Le gouvernement a réservé son action pour la réduction des taxes, et il devait la réserver.

Mais il ne s'agit pas ici d'un principe général, applicable à d'autres faits, applicable à toutes choses qu'on pourrait faire dans le monde. Il s'agit de savoir si cette disposition est nécessaire dans le système du projet de loi.

Quel est maintenant le sens, la portée pratique du projet de loi!

C'est d'établir entre l'Etat et la ville d'Anvers une sorte d'association pour la gestion commune des quais, chaque associé recevant une part proportionnelle à sa mise sociale.

Il peut se présenter deux systèmes : d'abord, la ville réclamant la réduction des taxes.

Dans ce cas, il n'y a pas de bonification à faire à la ville; mais l'Etat peut exiger une réduction, et alors il est juste que la ville reçoive l'indemnité qui est stipulée dans le projet.

Dans tous les cas, la réduction ne portera que sur la

part de la ville, qui est d'un cinquième, et si l'Etat faisait, dans l'intérêt général, des réductions de taxes, ce ne serait jamais qu'à raison du cinquième du produit qu'elle donnerait.

Ce n'est donc ni une anomalie, ni un principe dont les conséquences puissent avoir la moindre portée.

L'honorable M. Sainctelette, comme l'honorable M. Frère, est revenu sur la question du pont.

Tous deux partagent les inquiétudes qui existaient à l'origine de cette question, alors qu'elle était plutôt une arme qu'une question de principe.

L'honorable M. Frère est encore revenu sur l'opinion de M. Kummer.

M. Kummer avait raison en 1855; mais nous avons raison en 1874, parce que l'art de la construction a fait des progrès énormes.

En 1855, on n'aurait pu construire qu'un pont qui eût été détestable pour l'Escaut, et aujourd'hui il est possible de construire un pont qui sera complétement inoffensif pour le régime du fleuve.

Si l'on arrivait, ce qui est possible à la rigueur, à construire un pont suspendu d'une rive à l'autre, quelle serait l'influence néfaste qu'un pareil ouvrage pourrait exercer sur le régime du fleuve?

Si, au contraire, on arrive à avoir deux ou trois piles, quelles sont les conséquences qui pourront en résulter, d'après l'expérience de tous les temps et de tous les pays?

L'honorable membre a rappelé que jadis, à une époque de lutte, la ville d'Anvers avait fait une sorte d'enquête. Eh bien, ce matin, j'avais l'honneur de voir l'honorable bourgmestre de la ville d'Anvers, et dès que la commission sera constituée — si toutefois votre vote est favorable à la convention — tous les documents qui ont été recueillis, et ils sont très satisfaisants, seront communiqués à cette commission.

L'honorable M. Sainctelette a demandé encore si la Compagnie pourrait percevoir d'autres taxes?

Mais non; il n'en peut être ainsi.

La Compagnie borne son action à la vente des terrains; elle peut utiliser ces terrains, comme les particuliers auxquels elle les vendra pourront les utiliser. Mais il n'y a pas là de taxes possibles.

Est-ce qu'on prétend, par hasard, que le gouvernement devrait avoir le droit de régler le prix du loyer d'un magasin qu'un particulier construirait le long des quais ou du bassin de batelage?

Mais on vendra les terrains, et celui qui les aura acquis en disposera à son gré.

Le danger est d'autant moindre qu'à raison de l'ensemble de l'exécution du projet, il y aura une concurrence qui produira les effets qu'elle produit toujours, c'est-à-dire que, ne pouvant pas y avoir de monopole, c'est aux stations les plus avantageuses et les meilleures qu'appartiendra la préférence parfaitement libre de la part du commerce.

Ce ne sont pas là des taxes; ce ne peuvent être des taxes; il y a des ventes de terrains qui se sont réalisées par la Compagnie, et voilà tout.

Messieurs, en reprenant mes notes relatives au discours de l'honorable membre, je n'ai, quant à la question personnelle, qu'un seul mot à dire.

L'honorable membre a cru devoir dire à la Chambre tout haut, ce que le monde pense, dit-il, tout bas. J'aurais mis des chapeaux à la place des positions que j'ai quittées.

Je pourrais répondre à l'honorable membre qu'il est très curieux de savoir ce que je ferai quand je ne serai plus ministre; mais je ne vois aucune difficulté à le lui dire. Je n'ai pas l'intention et je ne veux pas reprendre les positions que j'ai quittées; j'ai le désir assez naturel, ayant déjà fourni une carrière assez longue et assez laborieuse, de consacrer à moi-même et à ma famille les jours qui me resteront; je puis les employer à des travaux historiques et à d'autres études; c'est là mon intention; ce ne sont donc pas des chapeaux, ce sont des titulaires définitifs qui occupent les positions que j'ai abandonnées.

M. COOMANS. — Cela fera plaisir à d'autres amateurs. (*Interruption.*)

M. MALOU, ministre des finances. — Je pense, par la raison que j'ai indiquée tout à l'heure, en ce qui concerne M. Demeur, qu'il faut attendre aussi, pour discuter la proposition précise faite par l'honorable membre, l'examen des articles du projet et des propositions qui s'y rattachent. De cette façon je puis être excessivement bref, car pour répondre au discours de l'honorable membre, je devrai refaire à peu près les deux discours que j'ai prononcés précédemment.

Il arrive un moment où, après avoir discuté une question devant l'opinion publique et devant le pays, qui sont nos juges à tous, on peut dire que la cause est à peu près entendue; et, d'ailleurs, je sais qu'il est dans les traditions parlementaires qu'un ministre ne doit pas demander à avoir le dernier mot.

Je vais donc me borner à quelques observations très sommaires.

L'honorable membre persiste dans l'évaluation qu'il a déjà faite des travaux; il en porte le chiffre à 42 millions.

Eh bien, depuis que le projet a été déposé, et je l'ai déjà dit à la Chambre, nous avons eu des renseignements plus précis, et je crois n'être pas téméraire, puisqu'il paraît que je le suis quelquefois, en disant que, pour le prix indiqué hier encore de 5,000 à 5,500 francs par mètre courant, nous pouvons établir des quais admirables à la profondeur voulue et même à une profondeur plus grande. Ainsi, les 3,400 mètres ne coûteraient que 17 à 19 millions.

Voilà ce qui est acquis aujourd'hui d'après les renseignements que nous avons obtenus. Qu'y a-t-il en dehors de cela? Le bassin du batelage; ce bassin doit coûter 2,400,000 francs; l'évaluation en est admise par tout le monde.

Il ne s'agit plus là de quais dans un fleuve à marée. Il ne s'agit pas de grande profondeur; il s'agit de travaux du genre de la plupart des canaux, et là il n'y a pas d'inconnue dans la dépense.

Mais comment payerons-nous? La situation est sombre; l'emprunt ne s'est pas bien classé ou ne s'est pas classé. Comment payerons-nous? Et, chose étrange, c'est la première fois, depuis que la Belgique existe, qu'on a fait ce que vous avez voté l'année dernière. Reprenez toutes les lois de travaux publics, voyez le milliard de nos travaux extraordinaires, et vous constaterez que toujours on a voté simplement les ressources nécessaires aux dépenses des travaux que l'on pouvait faire immédiatement, tout en

décrétant le principe d'une œuvre complète à continuer jusqu'à son achèvement.

L'année dernière, j'ai proposé aux Chambres et les Chambres ont voté un emprunt de 240 millions de francs effectifs, et j'avais créé d'avance des ressources pour des travaux futurs, en comprenant dans cet emprunt les sommes nécessaires pour faire encore 20 à 25 millions de dépenses. Nous avons vu autre chose dans d'autres temps. Nous avons vu décréter des dépenses et compter sur les excédants plus ou moins problématiques des exercices futurs pour les solder. Eh bien, c'est précisément le contraire que nous avons fait l'année dernière.

Les espérances se sont réalisées; la situation financière n'a pas été troublée; mais enfin je fais ressortir que, lors même que je n'aurais pas fait ce que je viens de vous dire, je me serais montré encore plus prudent, plus sévère si vous voulez. Je ne veux pas prononcer le mot prudent.

Mais, dit-on, il reste un boni de 400,000 francs pour payer vos 2 millions. Eh bien, messieurs, je suis vraiment affligé de voir que l'honorable membre cite les chiffres de ette manière.

Voici la note remise à la section centrale.

Il y a donc un emprunt de 240 millions. Les crédits alloués jusqu'à présent sur l'emprunt s'élèvent à 225 millions, et des projets sont présentés savoir (à l'époque où cette note a été rédigée) :

Palais de justice, 1 million.

Travaux d'Anvers, 2 millions.

Et ces deux millions déduits, il reste 11 millions. Donc, l'honorable membre les a déduits deux fois. (*Interruption.*)

C'est très important; cela démontre que vous avez décompté une seconde fois une somme qui l'avait été déjà. Il n'y a pas d'équivoque possible.

Messieurs, je ne veux pas plus que l'honorable membre, bien qu'il ait un peu anticipé, entrer dans un débat financier en ce moment. Mais si l'on voulait rester dans le système où nous sommes depuis l'emprunt de 240 millions, il n'y aurait rien au monde de plus simple que de réaliser, à de bonnes conditions, au profit de l'Etat belge, un emprunt de 25, de 30 ou de 40 millions. Je me fais fort de vous l'apporter à de bonnes conditions.

Ne soyons donc pas les organes d'un discrédit immérité. Le crédit de la Belgique est solide et brillant, et si aujourd'hui il y a un moment de discrédit que rien ne justifie, il serait bien facile, si on le voulait, de lui donner dès demain un éclatant démenti.

Messieurs, la conclusion de l'honorable M. Frère est toujours celle-ci :

Vous deviez résilier avec le docteur Strousberg. Mais j'ai dit et répété deux ou trois fois les raisons qui me font croire que, si j'avais résilié, l'honorable membre m'eût accablé de reproches dix fois plus violents que ceux que je rencontre aujourd'hui.

Comment! m'aurait-on dit. Voilà un contrat magnifique que j'ai fait et vous le résiliez! et vous déchargez le docteur Strousberg de ses obligations! J'ai pris une autre voie. — Je me suis dit, et cela m'arrive très-souvent, dans des circonstances aussi difficiles que celles-là; je me suis dit : Quels sont les moindres reproches que je puis encourir si je fais quelque chose? Et j'ai cru de bonne foi que c'était en adoptant cette méthode.

Maintenant tout le monde est amateur de ces terrains d'Anvers; tout le monde les voudrait; il semble que le Pérou soit caché quelque part dans une ruine secrète de la citadelle du duc d'Albe.

Eh bien, l'honorable membre a eu ces terrains à vendre pendant plusieurs années; a-t-il trouvé un amateur? Si je m'étais replacé dans l'inconnu et si j'avais agi autrement, quels n'eussent pas été les reproches, les reproches mérités cette fois, que j'aurais encourus, non-seulement de sa part, mais de la part de la Chambre tout entière! (*Interruption.*)

L'honorable membre persiste à dire que l'on donne gratuitement 49 hectares; mais j'ai déjà rétabli les chiffres.

Le docteur Strousberg avait le droit d'exproprier jusqu'à la grande enceinte; il expropriait 26 hectares; il avait en tout 146 hectares à sa disposition; on reportait les travaux d'utilité publique sur des terrains de peu de valeur. Il augmentait par là la valeur des terrains qui lui restaient et il lui en restait 60 hectares.

Et si maintenant il en reste 75 ou 78, la différence des deux positions est de 15 hectares et non pas de 49.

M. FRERE-ORBAN. — Et les terrains réservés pour les travaux d'utilité publique?

M. MALOU, ministre des finances. — Ces terrains sont caractérisés dans une lettre que vous avez signée le jour même du contrat.

L'acquéreur avait le droit d'exproprier des terrains à 20,000, à 30,000 francs, pour y créer des établissements maritimes et de revendre des terrains domaniaux qui peuvent en valoir 150,000, 200,000, 300,000.

M. FRERE ORBAN. — Faites de même.

M. MALOU, ministre des finances. — C'est ce que j'ai fait, et je vous fais remarquer que, dans ce système là, la balance des deux opérations est de 15 à 18 hectares et non pas de 49.

Mais, messieurs, l'honorable membre suppose toujours que c'est de gaieté de cœur que, le plan de 1869 a été écarté. Ce plan était magnifique, je le reconnais; il n'avait qu'un seul inconvénient, c'est que l'expérience a démontré qu'il était inexécutable, et je me trouverais demain en présence du docteur Strousberg, que ce plan serait encore une fois inexécutable financièrement parlant, pour ce motif-là et pour d'autres que j'ai déjà indiqués.

Mais c'est tout autre chose aujourd'hui. Lorsqu'il est reconnu qu'il faut avant tout agrandir et élargir les quais, et qu'il y a là un emploi meilleur pour cet immense mouvement, pourquoi créer au sud ces nouveaux bassins qui resteraient peut-être déserts comme à Marseille? Cela n'a pas de raison d'être; en changeant le plan, je ne le critique pas, mais j'approprie aux faits actuels un plan nouveau, qui a une utilité spéciale quoique d'une autre nature. (*Interruption.*)

Messieurs, veuillez me permettre de revenir encore sur ce point.

Vous en reprenez la partie la plus onéreuse, dit-on; mais je répéterai vingt fois, si l'on m'y oblige, que c'est la partie la plus avantageuse; dans ma conviction, c'est la partie la plus avantageuse et c'est même la raison pour laquelle on paye ces terrains.

Mais si le quai peut produire par lui-même, il est bien

clair que ce n'est pas un avantage que je fais à la Compagnie immobilière... *(Interruption.)*

Si l'on répète toujours la même chose, je ne sais pas quand cette discussion finira, ni si elle finira.

Messieurs, un mot seulement quant à l'affaire de Dendre-et-Waes. L'honorable membre a bien voulu me mettre hors de cause, et, en effet, c'est justice.

Lorsque, comme représentant, j'ai combattu cette convention de Dendre-et-Waes, en prouvant qu'elle était onéreuse pour l'Etat, et ensuite quand on est venu l'offrir à la Société Générale et qu'on a voulu prouver que la chose était bonne, j'ai dit que la preuve était déjà faite pour moi.

Maintenant, messieurs, l'honorable membre prend le produit depuis la première année jusqu'à la dix-septième année. Mais voici le calcul vrai au point de vue de l'Etat.

Le fonds social est de 2 millions, et l'annuité qui sera payée comme annuité de rachat, lorsque la période transitoire dans laquelle nous nous trouvons sera arrivée à son terme, pourra être de 2,300,000 à 2,400,000 francs; c'est-à-dire qu'il sera démontré par le fait que, pour construire la ligne de Dendre-et-Waes, le gouvernement a emprunté de l'argent à 10 ou 12 p. c.

Messieurs, pour les autres points, ne voulant pas abuser de la bienveillance de la Chambre, j'attendrai les diverses propositions qui ont été annoncées, et je m'expliquerai sur chacune de ces propositions. Je crois que c'est là ce qui convient le mieux,

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. Vermeire.

DES MEMBRES : La clôture!

M. DUMORTIER. — Laissez donc votre discours, mon cher ami, et insérez-le au *Moniteur*. *(Interruption.)*

M. VERMEIRE. — Je désire simplement motiver le vote que je compte émettre. Je n'ai pas encore pris la parole; l'on m'engage déjà à y renoncer, et ce sont précisément ceux qui ont souvent abusé de la parole qui engagent les autres à se taire.

Messieurs, ne croyez pas que j'entrerai dans les détails. Je dis que, de même que j'ai voté autrefois pour tous les travaux publics qui ont été faits dans le pays, je voterai encore aujourd'hui pour celui-ci.

J'ai voté pour toutes les améliorations qui ont été faites dans les bassins houillers. J'ai voté pour tous les travaux qui ont été faits autrefois à Liége et dans les environs. J'ai voté pour toute extension des travaux publics, parce que j'y voyais l'avenir heureux du pays.

Je voterai encore pour les travaux que l'on projette à Anvers, parce que ces travaux, d'après moi, sont le complément de la liberté de l'Escaut que nous avons obtenue grâce à des sacrifices assez grands.

Je n'entre dans aucun détail de la question. Je ne veux pas examiner la question financière ni celle des voies et moyens. C'est là l'affaire du gouvernement; mais ce que je dis et ce que je constate, c'est que ces travaux n'importent pas seulement au port d'Anvers, mais importent surtout au commerce et au pays en général.

Je revendique donc ces travaux non-seulement pour Anvers, mais je les revendique même en faveur du pays, comme étant un accident, un fait heureux dans la libre et prospère Belgique.

M. JACOBS. — Je n'abuserai pas de l'impatience de la Chambre. Je ne veux que vider un petit débat personnel.

J'ai eu l'audace extrême de dire, dans une des dernières séances, que le regret du pouvoir ne semblait pas étranger à l'acrimonie de M. Frère.

En parlant ainsi, je n'exprimais pas un sentiment exclusivement personnel; M. le ministre des finances exprimait la même pensée le lendemain, et toute la droite faisait chorus.

M. BARA — C'est son habitude!

VOIX A DROITE : Et la gauche donc!

M. JACOBS. — Si la chose n'est pas exacte, il faut avouer que M. Frère lui donne toutes les apparences de la vérité.

Nos discussions, lorsqu'il parle, portent moins sur les intérêts engagés que sur la personne de ses contradicteurs.

Il semble qu'il veuille se donner la spécialité de dénigrer ses adversaires, de les amoindrir, de les atteindre dans leur considération.

M. BARA. — Je demande la parole.

M. JACOBS. — Le discours qu'il a prononcé dans le débat est une insinuation permanente contre le caractère de M. Malou; il a continué ce système dans la séance d'aujourd'hui; il a été plus loin, il s'est vanté de dire tout haut ce que chacun, d'après lui, dit tout bas.

Et voici ce que chacun dirait : Votre désintéressement n'a rien de réel; vous n'avez quitté que pour un temps les positions lucratives que vous occupiez, vous vous êtes réservé le moyen d'y rentrer dès que vous quitterez le pouvoir.

Quand M. Frère prononçait ses paroles, il ne s'apercevait pas qu'il continuait ce système de dénigrement qui fait venir à l'esprit de nous tous l'idée que j'ai énoncée; il ne s'apercevait pas qu'il ne portait pas seulement atteinte à la considération de M. Malou, mais à celle d'autres personnes encore.

Si l'honorable M. Malou a déposé un chapeau pour garder sa place, il y a quelqu'un qui est ce chapeau; ce quelqu'un, ce serait un ancien collègue de M. Frère, un membre du cabinet du 12 août, un ancien député d'Anvers, (j'ai l'honneur d'être son parent), l'honorable M. Veydt!

M. Veydt n'est pas plus disposé à jouer le rôle de chapeau, d'homme de paille, de bouche-trou, que M. Malou n'est disposé à le lui faire jouer.

VOIX A DROITE : Très bien!

M. JACOBS. — J'aurais dû, moins que personne, d'après M. Frère, me faire l'organe de ce sentiment général, car j'ai saisi avec avidité le pouvoir quand il m'a été présenté; j'aurais à ce moment, fait litière de toutes mes convictions et de tous mes engagements, surtout en matière militaire.

Messieurs, en 1870, ce qu'il fallait pour accepter le pouvoir, ce n'était pas de l'avidité, il fallait se résigner à jouer peut-être le rôle assez ridicule d'avoir été un ministre d'un jour. Mes amis et moi nous nous y sommes exposés dans l'intérêt de notre opinion.

J'aurais sacrifié mes convictions et mes engagements!

J'oppose à cette affirmation une dénégation, et ma parole vaut celle de M. Frère. *(Interruption.)*

M. BARA. — Et celle du général Guillaume vaut lavôtre !

M. JACOBS. — Je me borne aujourd'hui à dénier le fait; en une autre occasion, j'ai prouvé qu'il est entièrement inexact.

Le 3 mai 1873, à l'occasion du budget de la guerre, j'ai prouvé quelle avait été mon attitude en matière militaire pendant que j'étais au pouvoir.

M. Frère pouvait me répondre alors; c'était le moment. Il n'en a rien fait. Il préfère affirmer aujourd'hui. Il affirme, je dénie.

Si je voulais, de mon côté, revenir sur les palinodies de M. Frère, je pourrais lui renvoyer textuellement les reproches qu'il m'a adressés, et je les lui renvoie.

Qu'a-t-il fait dans les matières dont je parle?

Il a fait partie d'un cabinet dont les vues étaient de ramener le budget de la guerre à 25 millions. Ce cabinet a manifesté l'intention formelle de réduire le budget de la guerre à ce chiffre. (*Interruption.*)

Un membre : Si c'était possible.

M. JACOBS. — Dans ce même discours, auquel je vous renvoie, j'ai démontré qu'à certains moments cette réserve avait été faite, mais qu'à une autre époque elle était supprimée et laissait subsister une affirmation absolue.

Les 25 millions sont devenus 38 millions sous le ministère de M. Frère.

Autre exemple : en 1858, le gouvernement dont M. Frère faisait partie propose la petite enceinte d'Anvers; d'autres préconisaient dès lors la grande. Comment M. Frère qualifiait-il le système des partisans de la grande enceinte?

C'était l'organisation de la fuite de l'armée à Anvers, c'était une honte pour le pays!

Un an après, M. Frère venait proposer la grande enceinte.

Après de pareils précédents, on n'a pas de leçons à donner, et je n'ai pas à en recevoir.

Mon honneur ne dépend que de moi, je me charge de ne pas le ternir; il n'est au pouvoir des injures ou des insinuations de n'importe qui d'y porter la moindre atteinte.

M. BARA. — Le débat, tel qu'il se présente, n'est pas un simple débat sur une question personnelle, et de même que M. Jacobs disait que ce qu'il avait dit à l'égard de M. Frère était approuvé par toute la droite, je dirai qu'en ce moment ce que vient de dire l'honorable membre est l'histoire de tout son parti. Son parti est, comme lui, l'incarnation de la palinodie. (*Interruption.*) Je le démontrerai tout à l'heure au sujet des dépenses militaires.

Mais, avant cela, il importe de bien établir la position du débat.

L'honorable M. Jacobs...

M. DUMORTIER. — Tout cela est étranger à la question qui nous occupe; M. Bara n'a pas de fait personnel à relever.

M. BARA. — L'honorable M. Jacobs, répondant à M. Frère, lui a dit. Vous rabaissez le débat, vous faites de tout des questions personnelles, vous avez eu pour but de ravaler l'honorable ministre des finances.

Mais est-ce que l'honorable membre était sourd quand M. Frère a prononcé son discours ? Il n'y a pas eu un mot de déplacé dans son premier discours, à tel point que l'honorable ministre des finances, qui est meilleur juge de son honneur que l'honorable M. Jacobs, n'a trouvé à répondre à mon honorable ami que ces mots : Je remplis un devoir et je continuerai à le remplir.

Dans son discours d'aujourd'hui. l'honorable M. Frère a été plus vif. Pourquoi? Parce que, impuissant à le réfuter, vous vous êtes placé comme vous le faites d'habitude, M. Jacobs, sur un terrain absolument personnel, parce que vous avez usé, à son égard, d'attaques de toute espèce, parce que vous avez voulu le railler, parce que vous avez lancé contre lui cette accusation que sa parole n'avait qu'une cause et un but : la conquête du pouvoir ministériel.

Voilà la raison pour laquelle il a été plus véhément, et le pays applaudira à son langage. (*Interruption.*)

Si je voulais répondre à l'honorable membre, je lui dirais : Mais quelle est cette préoccupation constante que vous avez depuis quatre ans d'accuser les anciens ministres de vouloir reprendre leurs portefeuilles? Est-ce que, par hasard, vous jugeriez les portefeuilles ministériels comme un bien si suprême, que chaque ancien ministre doive en être constamment occupé ? Est-ce que pour vous, en dehors des portefeuilles ministériels, il n'y aurait plus de bien-être sur la terre ? Est-ce que le mobile de chaque orateur est de prendre la place occupée par les ministres? (*Interruption.*)

Il semblerait que, depuis que l'honorable membre a perdu sa position ministérielle, il est absolument inconsolable, comme une des héroïnes de Télémaque. (*Interruption.*) Je ne comprends réellement pas cette théorie qui prouve la pauvreté des arguments de ceux qui s'en servent. Quoi ! vous voudriez que l'opposition des anciens ministres fût réduite au silence? Comment ! nous ne devrions plus parler ici parce que nous avons eu l'honneur de jouir de la confiance de nos amis et de la confiance du Roi.

Taisez-vous alors le premier ; vous êtes dans ce cas; quoi que vous disiez ou fassiez à la Chambre ou ailleurs, si l'on veut vous imiter et user de représailles à votre égard, on pourrait dire que vous regrettez le pouvoir que vous avez perdu et que vous n'avez qu'un désir : le reprendre.

La réponse de l'honorable M. Frère a donc été celle que vous avez méritée. L'honorable M. Jacobs, parlant de son entrée au ministère, vient nous déclarer qu'il n'a pas chanté la palinodie, notamment au sujet des charges militaires.

Sur le terrain militaire, dit-il, je suis resté ce que j'étais; et il ajoute que c'est M. Frère qui a changé. M. Frère n'a pas proposé un budget de la guerre de 25 millions de francs qu'il aurait promis, d'après le député d'Anvers.

M. FRÈRE-ORBAN. — Non.

M. BARA. — Je sais que vous n'avez rien promis de semblable, mais je répète l'accusation telle que l'a formulée M. Jacobs.

Il a été vingt fois démontré dans cette Chambre, et cela est même tellement vieux que c'est devenu fastidieux, — que cette affaire était tout simplement un roman de la presse cléricale. C'est une vieille légende du parti catholique. La vérité est que jamais l'honorable M. Frère n'a proposé de budget de la guerre de 25 millions,

M. DU MORTIER. — C'est imprimé tout au long dans les documents de la Chambre.

M. BARA. — Prenez garde, M. Dumortier, vous allez allonger le débat. *(Interruption.)*

Vingt fois l'honorable M. Frère a réfuté cette allégation, pièces en mains, et jamais il n'a été possible de démontrer le contraire.

Mais ce qu'il y a de remarquable, c'est que l'honorable M. Frère aurait fait cette prétendue déclaration quand il était ministre. Ce n'était donc pas pour le devenir; tandis que c'était pour le devenir que vous agitiez dans le pays la question de la réduction des charges militaires. C'est pour conquérir les portefeuilles ministériels que vous et vos amis avez dans tout le pays soulevé cette question et celle de la réforme de la loi de milice; vous vous proclamiez alors antimilitaristes et vous receviez les félicitations des antimilitaristes. *(Interruption.)*

Et vous savez, Messieurs, avec quel programme antimilitariste s'est constitué le cabinet dans lequel se trouvait M. Jacobs. L'honorable membre, quelque peu gêné, espère échapper par cette défaite.

J'ai répondu l'année dernière au sujet de la constitution du cabinet de 1870 et vous ne m'avez pas réfuté.

Mais ce n'est pas l'année dernière que ce débat aurait dû avoir lieu; c'est lorsque le général Guillaume était encore dans cette Chambre, et de fait, il a eu lieu avant sa sortie du ministère, à votre entière confusion. Les paroles de M. le général ont été dites dans cette Chambre, M. Jacobs et le général présents, et M. Jacobs n'a pas protesté.

Le général Guillaume acceptant le portefeuille de la guerre a déclaré qu'il ne réduirait l'armée ni d'un homme, ni d'un cheval, ni d'un canon; c'est au moment où le général Guillaume faisait cette déclaration, c'est lors de la constitution du cabinet que M. Jacobs, poussé par les antimilitaristes et ayant obtenu leurs suffrages, aurait dû refuser de s'associer à un collègue aussi militariste, à un collègue qu'on savait partisan du service personnel obligatoire. *(Interruption.)*

Vous contestez? C'est pourtant bien difficile. La lettre du général Guillaume a été colportée dans toute l'armée et elle a été rappelée dans cette Chambre, vous présent, le général présent. Vous ne contestiez pas alors. *(Interruption.)*

Avant donc les événements qui ont provoqué la guerre de 1870, vous avez admis dans le ministère, à côté de vous antimilitariste, un homme qui ne voulait aucune espèce de réduction en matière de dépenses militaires et qui aspirait à établir le service personnel obligatoire.

Je le demande, peut-il y avoir de palinodie plus forte et cela uniquement pour entrer dans un cabinet que, nous l'espérons, nous ne reverrons plus?

Je dis donc que c'est avec raison que l'honorable M. Frère a déclaré que M. Jacobs a manqué à toutes ses promesses pour faire partie du ministère de 1870.

C'est, du reste, la conduite qu'a toujours tenue l'opinion catholique. Je ne veux pas énumérer toutes ses palinodies. *(Interruption à droite.)*

Mais qu'avez-vous donc fait pour le clergé, vous qui prétendiez redresser ses griefs?

M. DUMORTIER. — Cela n'est pas la question.

M. BARA. — L'honorable M. Dumortier aurait dû dire cela à M. Jacobs, car c'est l'honorable membre qui a introduit ce débat.

M. DUMORTIER. — Il devait bien répondre aux attaques de M. Frère.

M. BARA. — Non, c'est lui qui a attaqué le premier, vous lui laissiez la parole alors sans l'interrompre. Au surplus, j'ai fini, et vos interruptions pour faire clore le débat prouvent que nous avons raison. *(Interruption.)*

A DROITE : Aux voix! la clôture!

M. FRERE-ORBAN (pour un fait personnel). — Messieurs, je ne veux pas laisser subsister l'imputation dirigée contre moi par l'honorable M. Jacobs d'avoir constamment ici fait dégénérer le débat en affaire personnelle.

Constatons d'abord une chose.

Depuis quatre ans que nos adversaires politiques sont au pouvoir, je me suis presque constamment abstenu d'intervenir dans les discussions. Nous n'avons soulevé aucun débat politique; nous n'avons certes fait aucune opposition systématique au cabinet. Il a obtenu notre concours pour toutes les mesures administratives qui ont été prises. Dans la plupart des circonstances, même sur des points importants, nous nous sommes montrés d'accord avec lui.

Parfois, et sur des questions d'affaires, les seules qui aient été présentées, un dissentiment s'est élevé. Je ne pense pas qu'il y ait eu de discussions personnelles à ce sujet. Je me suis tu quand j'aurais pu parler. A tous les points de vue, l'attitude de l'opposition actuelle a été le contraste et comme la critique de l'opposition d'autrefois.

Dans la circonstance actuelle, avais-je le droit, n'avais-je pas le devoir d'examiner quelle était la position de ceux qui avaient négocié la convention qui vous est soumise?

Est-ce là faire de la question une affaire personnelle?

Assurément non. Cela peut être une tâche pénible, douloureuse, mais c'est un devoir à remplir.

Ce devoir, messieurs, je l'ai accompli avec un amer regret. J'aurais voulu ne point parler, et j'ai dit à l'honorable ministre des finances lui-même, le jour où j'ai accédé à l'ajournement que j'avais le droit de combattre, j'ai dit à l'honorable ministre des finances : Faites disparaître cette convention, la discussion n'en est point possible.

Ce n'était certes pas me montrer animé d'esprit de parti, ce n'était certes pas me montrer désireux d'engager un débat sur le terrain difficile où j'étais obligé, où j'étais contraint de me placer.

On ne l'a pas voulu; on a mieux aimé affronter un engagement périlleux que je voulais éviter et auquel je ne pouvais plus, dès lors, me soustraire sans manquer à mon mandat.

Et, sous prétexte d'une défense, voici que viennent les récriminations contre moi.

De qui viennent-elles? Qui me met personnellement en cause? L'honorable M. Jacobs. De quel droit me mettrait-il en cause? Pourquoi s'occupait-il personnellement de moi? Le devait-il en se constituant l'avocat d'office de M. le ministre des finances?

L'honorable M. Jacobs, reprenant son thème habituel, me dit que les discussions auxquelles nous nous livrons n'ont pour but que de satisfaire notre ambition du pouvoir.

M. WASSEIGE. — Dites votre rage du pouvoir.

M. FRÈRE-ORBAN. — Oui, je me servais d'une autre expression; celle-là se trouve dans votre presse.

M. WASSEIGE. — Pardon, c'est M. Bara qui en est l'inventeur; je le lui laisse.

M. BARA. — Et c'est vous qui l'avez appliqué; car vous avez voulu canonner Bruxelles pour garder le pouvoir.

M. FRÈRE-ORBAN. — L'honorable M. Jacobs, qui a la prétention de ramener les autres au respect des personnes, se livre à toute une longue discussion dans laquelle il travestit complètement ma pensée, uniquement dans le dessein d'enfieller une série de petites prétentions à la perfidie pour me représenter comme un ennemi d'Anvers.

Oh! je sais bien quel est votre but en parlant ainsi. Je sais bien que vous espérez renouveler ces manœuvres habiles qui firent jadis tant de dupes et auxquelles vous avez dû votre avénement.

Il fut un temps où vos amis et vous applaudissiez quand, au milieu des orages des meetings, on s'écriait avec frénésie que je devais être mis à la bouche d'un canon dans l'intérêt d'Anvers.

Ces temps sont passés; ils ne reviendront plus, et probablement avant peu, vous verrez s'accomplir le dernier acte du retour de fortune sur lequel vous n'aviez pas compté.

Destitué du prestige de tant de promesses qui furent vaines, vous serez abandonné par ceux qui vous ont mis sur le pavois, et des symptômes précurseurs, qui ne vous laissent plus guère d'illusions, annoncent déjà qu'à une prochaine occasion les électeurs d'Anvers vous donneront le congé que vous avez si bien mérité. (*Interruption.*)

J'ai été également provoqué par l'honorable ministre des finances lui-même. (*Interruption de M. le ministre des finances.*) N'avez-vous donc pas montré que mon opposition résultait de ce que j'étais *vexé*, suivant votre expression, de n'être pas au pouvoir. Ah! je ne parlais qu'inspiré par le regret de n'être pas à votre place...

M. MALOU. — Je ne vous ai pas nommé.

M. FRÈRE-ORBAN. — Quoi! nous en sommes là! Voilà donc toute la franchise que l'on a!

On ne m'a pas nommé! Et ni vos amis, qui marquaient bruyamment leur joie en vous entendant, ni les miens, ni le public ne vous ont pas compris!

Je ne devais donc pas me défendre, puisque vous ne m'aviez pas nommé! Je ne devais pas restituer à mes critiques le caractère de loyauté que vous vouliez leur enlever!

J'ai jugé l'homme politique et c'était mon droit. J'ai exprimé ce que ma conscience me commandait de dire; je n'ai pas une syllabe à en retrancher. Obligé d'examiner le désintéressement dont se vantait l'honorable ministre et dont il se faisait un titre pour l'opposer à ceux qui étaient *vexés* de n'être pas à sa place, j'ai dit: Vous avez quitté quelques-unes des positions brillantes qui vous auraient mis en contact trop direct avec le gouvernement, mais vous ne les avez pas même quittées sans esprit de retour.

Une expression m'est venue dans l'improvisation, en rappelant tout haut ce que tout le monde disait tout bas: Vous avez mis des chapeaux à votre place.

C'est une nouvelle occasion pour l'honorable M. Jacobs de s'indigner et de dénoncer mes offenses.

Je n'ai pas seulement offensé l'honorable ministre des finances, j'ai encore offensé un de mes anciens collègues du ministère du 12 Août 1847! Non, non, je n'ai pas offensé l'honorable M. Veydt, et malgré toute votre bonne volonté, vous ne réussirez pas à le lui persuader.

L'honorable M. Veydt, longtemps directeur de la Société générale, a quitté volontairement cette position, renonçant à s'occuper d'affaires, voulant s'affranchir des soucis et des embarras aussi bien que des profits qu'elles peuvent donner. Son âge, ses goûts littéraires, tout le conviait à partir, et il s'en est allé.

La vacance s'ouvre par l'entrée de l'honorable M. Malou au ministère des finances.

Qui va prendre la place de l'honorable M. Malou?

M. Veydt; et vous pensez s'il la prenait pour le plaisir de s'occuper d'affaires et pour la garder longtemps!

Et vous imaginez, dans votre habile désir d'envenimer un mot, que cet homme estimable s'offensera d'être représenté comme ayant consenti à rendre à un ami un service d'ailleurs bien légitime de sa part!

Je crois que depuis la déclaration faite par l'honorable ministre des finances, — et qu'il n'avait pas faite jusque-là, — l'honorable M. Veydt pourra donner sa démission... (*interruption*)... et se faire remplacer définitivement. (*Interruption.*)

L'honorable M. Malou a été très affirmatif sur ce point; poussé dans ses derniers retranchements, il semble bien, cette fois, avoir fermé les issues derrière lui. Mais, de l'honorable M. Malou à moi, je suis autorisé à penser que telle n'a pas toujours été sa résolution.

M. DU MORTIER. — Qu'en savez-vous?

M. FRERE-ORBAN. — Je le sais.

M. DU MORTIER. — Toute imputation de mauvaise intention est interdite d'après le réglement. (*Interruption.*)

M. FRERE-ORBAN. — J'ai supposé, au contraire, une très bonne intention. (*Interruption.*)

Je ne reviendrai pas, en y donnant les développements que la question pourrait comporter, sur les imputations qui ont été dirigées contre moi par l'honorable M. Jacobs.

Je conçois que, dans sa position, il doit désirer de se couvrir par les palinodies d'autrui. Le moyen est mauvais, car il ne saurait l'excuser; mais il plaît d'ordinaire comme argument personnel. Seulement, il a la main malheureuse dans le choix de ses exemples, en ce qui me concerne.

On vient de lui rappeler, pour ce qui le regarde, qu'en pleine paix, avant la guerre et, pour saisir un portefeuille avidement convoité, il a subi la condition, imposée par le général Guillaume, de ne réduire l'armée ni d'un homme, ni d'un cheval, ni d'un canon, après avoir solennellement promis de réduire les dépenses militaires. Lors de la constitution du ministère dont l'honorable membre a fait partie, j'ai constaté, dans cette Chambre, ce fait si grave en faisant allusion à la lettre dont a parlé tout à l'heure M. Bara et qui était en quelque sorte publique.

L'honorable général était à son banc, ses collègues étaient à côté de lui et personne n'a infirmé mes paroles. Depuis le départ du général Guillaume, un incident s'est produit; l'honorable M. Jacobs, cette fois sûr de ne plus être contredit par son collègue de la guerre, a donné des explications, et parce qu'il ne lui pas été répondu, il en conclut qu'elles ont été acceptées. Il se fait une douce et trompeuse illusion.

Quant à mes palinodies, elles se réduisent donc à deux. C'est peu, dans une carrière politique déjà bien longue, et il faut que l'on soit singulièrement en pénurie de griefs de ce genre, puisque les mêmes sont constamment reproduits. Les voici : le budget de la guerre à 25 millions et la grande et la petite enceinte d'Anvers.

L'honorable M. Jacobs est peu correct dans ses citations. Je n'ai jamais proposé un budget de la guerre de 25 millions et je ne me suis jamais engagé à en proposer un.

A une époque où la droite combattait avec acharnement le cabinet libéral, lui refusant systématiquement les moyens de vivre, ne voulant pas voter des impôts, après avoir laissé les finances dans le plus déplorable état, compromettant l'armée en faisant un objectif de la réduction du budget de la guerre, j'ai fait avec mes collègues un plan qui a dérouté complétement la stratégie de la droite.

M. COOMANS. — Et de la gauche.

M. FRERE-ORBAN. — J'ai dit, nous avons dit, le gouvernement a dit à ses amis de la gauche : Vous croyez que l'on peut réduire le budget de la guerre à 25 millions ! Eh bien, si c'est possible, nous le voulons aussi; nous aimons mieux dépenser 25 millions qu'une somme plus élevée, si le service public est d'ailleurs assuré. Nous allons nommer une commission mixte qui examinera la question.

Il s'agissait donc simplement d'examiner; une commission sans cela eût été inutile; et moyennant cet engagement de notre part, nous avons obtenu ce vote, toujours peu populaire, des impôts nécessaires qui ont assuré pendant plus de vingt ans une excellente situation financière au pays.

La droite a été complétement déroutée; le renversement du ministère qu'elle rêvait, ne s'est point réalisé. La commission mixte ayant ensuite fait son travail a établi qu'il était impossible d'avoir le budget de la guerre à 25 millions.

Les Chambres ainsi éclairées, — et ce fut un des plus grands services que nous rendîmes alors à l'armée, — les Chambres adoptèrent le budget qui est sorti des délibérations de cette commission.

M. COOMANS. — C'est la gauche qui a été mystifiée. Cinq de vos amis me l'ont dit; ils ont été mystifiés, et je pourrais citer leurs noms.

M. FRERE-ORBAN. — Vous recevez toujours les confidences de nos amis. Vous savez ce qui se passe sur nos bancs; on va vous livrer les choses intimes des partis! ceux qui vous font ces révélations vont vous confesser, comme vous nous l'avez appris déjà, que s'ils votent de telle ou telle façon, c'est qu'ils y sont contraints; mais qu'ils répudient du fond de l'âme les actes auxquels ils participent. Dispensez-vous de répéter de pareilles inventions; personne n'y croit.

M. DUMORTIER. — Si nous finissions cependant tous ces incidents! *(Interruption.)*

M. FRERE-ORBAN. — J'ai encore à parler.

M. DUMORTIER. — Nous voulons, nous, voter la loi.

M. FRERE-ORBAN. — Moi, je veux m'expliquer sur des faits personnels.

J'ai défendu la petite enceinte; j'ai déclaré que la grande enceinte préparerait la fuite et la honte de l'armée. On ne pouvait, à aucun prix, accepter la grande enceinte, et cependant, un an après avoir ainsi parlé, je venais la proposer.

Il n'y a pas un mot qui soit exact dans cette affirmation.

A l'époque où l'on discutait la petite enceinte, il y avait un point en débat entre les militaires.

Un honorable général soutenait le plan d'une grande enceinte; il déclarait que l'armée en campagne serait complétement inefficace pour la défense du pays et que l'on devait la concentrer exclusivement dans la place, dans notre refuge et y attendre les alliés.

C'est M. le lieutenant général Goblet, homme très autorisé, qui soutenait cette opinion.

Il était contredit par la très grande majorité, pour ne point dire par l'unanimité de nos officiers. Nous soutenions, avec eux, avec toutes les commissions qui avaient été instituées pour l'examen de cette question, l'utilité, la nécessité d'une armée en campagne. Nous ne pensions pas que l'on pût admettre comme système que dès que le pays serait menacé ou envahi, l'armée devait fuir et se réfugier dans une place forte.

Nous avions tort ou raison, peu importe; mais voilà quelle était l'opinion, que nous défendions.

Elle n'était pas subordonnée à une grande ou une petite enceinte à Anvers, car avec l'une ou avec l'autre, l'armée en campagne n'était pas moins en question, mais elle était soulevée pour mieux justifier la grande enceinte.

Nous étions si peu hostiles à celle-ci que, dans l'Exposé des motifs et à diverses reprises dans les discussions, le gouvernement avait expressément déclaré que la petite enceinte était le commencement de la grande enceinte de l'avenir.

Le premier projet rejeté, nous avons présenté le second, devant lequel l'énormité de la dépense faisait hésiter et nous avons ainsi donné une nouvelle preuve de notre de notre hostilité contre Anvers en lui préparant, au risque de notre popularité, les splendides développements qui nous réjouissent aujourd'hui. Je souhaite qu'Anvers n'ait jamais à se plaindre que de pareilles palinodies.

Depuis plus d'un quart de siècle que je siége dans cette enceinte, bien que les attaques personnelles ne nous aient été épargnées ni à mes amis ni à moi, j'ai toujours essayé de maintenir nos discussions sur un autre terrain. Aujourd'hui, j'ai été obligé, à mon grand regret, malgré moi, malgré ce que j'ai tenté pour l'éviter, j'ai été obligé de discuter une situation politique délicate, j'en conviens, mais dont les conséquences peuvent être si graves pour le pays, que le silence m'était interdit. J'aurais même dû parler plus tôt.

On me provoque sur ce point; on semble ne pas me savoir gré de ma modération *(Interruption)*, je dirai même de mon indulgence. *(Nouvelle interruption.)* Eh bien, je vous avertis dès ce jour que je vous ajourne à une prochaine discussion politique, où j'examinerai l'ensemble de la situation gouvernementale, même au point de vue où j'ai été condamné à l'envisager dans cette discussion, et je constituerai le pays juge entre mes adversaires et moi.

Voix a gauche : Très bien!

M. JACOBS. — Quelques mots seulement.

L'indulgence de M. Frère, nous n'en avons pas besoin. (*Interruption.*)

Je la lui renvoie. Je ne lui ferais pas l'injure de lui offrir la mienne; je n'accepte pas la sienne.

Les points que j'ai cités et qui se rapportent à la carrière ministérielle de M. Frère sont de l'histoire; ce n'est pas moi qui ai fait du roman; c'est lui.

Le 3 Mai 1873, j'ai fait l'histoire vraie, en citant date par date, texte par texte, aussi bien de ce qui concerne la formation du cabinet dont j'ai fait partie, que de ce qui concerne l'intention de réduire le budget de la guerre à 25 millions, intention exprimée par le cabinet dont M. Frère était membre.

Il trouvera là la réfutation péremptoire de tout ce qu'il vient de redire. Il y verra que nous n'avons pas subi les conditions du général Guillaume; mais que le général Guillaume, sans plus cacher ses opinions que moi les miennes, est entré dans le cabinet avec nous, d'accord sur ce programme: Maintien du *statu quo*, mais examen en conseil des ministres de la question de savoir si notre état militaire pouvait sans danger subir des réductions.

Il y verra que le budget de 25 millions a été indiqué de la façon la plus nette comme constituant les vues du cabinet dont M. Frère était membre.

La grande enceinte n'a pas été repoussée par M. Frère d'une manière absolue; il repoussait en 1858 la grande enceinte sans armée de campagne; il a proposé en 1859 la grande enceinte avec une armée de campagne. Ce n'était plus dès lors la fuite de l'armée à Anvers!

Cette défense n'est qu'une défaite. L'armée a-t-elle été modifiée dans l'intervalle de 1858 à 1859? Y a-t-il eu aucun changement à son organisation, aucune augmentation de ses cadres ou de son effectif? Aucun. Si donc en 1858 vous n'aviez pas une armée de campagne en sus des forces nécessaires pour la défense d'Anvers, en 1859 vous n'en aviez pas davantage. Rien n'est changé, si ce n'est votre opinion.

Je ne veux pas prolonger le débat, mais avant de me rasseoir je tiens à remercier M. Frère de l'excellente réclame électorale qu'il m'a faite.

Il a manifesté le désir de ne plus me voir réélire à Anvers. Ce désir suffira pour faire naître le désir contraire chez un grand nombre de mes concitoyens.

A DROITE: Très bien! La clôture!

M. LE PRESIDENT. — La clôture est prononcée.

M. MALOU, ministre des finances.— Je crois messieurs, qu'il est impossible de terminer le vote aujourd'hui.

D'honorables membres ont fait plusieurs propositions sur lesquelles je dois m'expliquer.

J'ai laissé passer, sans rien dire, tout le débat personnel, même en ce qui me concerne, parce que j'ai grande confiance dans les appréciations des hommes impartiaux, dans le bon sens de l'opinion publique. Mais sur la question de fond, je crois devoir répondre.

Je demande à la Chambre de bien vouloir s'ajourner à demain. (*Interruption.*)

J'exprime le vœu que la Chambre veuille bien se réunir soit demain, soit lundi, soit mardi.

La discussion générale est close, nous pourrons discuter sérieusement les diverses propositions qui sont faites, et j'espère bien, après tout ce qui s'est dit, et si l'on veut un peu s'interdire la plus puissante des figures de rhétorique, la répétition, que nous pourrons finir en une séance.

VOIX NOMBREUSES: A mardi!

M. DUMORTIER. — Il est dans les usages constants de la Chambre de retourner chez elle pendant la semaine sainte et il est un fait certain: c'est que si vous remettez la séance à mardi, la plus grande partie de l'assemblée fera défaut. (*Interruption.*) Ne mettez pas vos idées à la place des faits, vous y trouveriez du mécompte.

Je demande donc que la discussion continue et qu'on passe au vote aujourd'hui.

M. MALOU, ministre des finances. — Messieurs, il est impossible de finir aujourd'hui. Je demande à la Chambre de faire un sacrifice et de consacrer une séance à la discussion des articles. On est généralement d'avis, d'après ce que j'entends de droite et de gauche, de fixer cette séance à mardi.

VOIX NOMBREUSES: Oui! oui!

M. LE PRÉSIDENT. — La discussion continuera donc mardi.

Séance du 31 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE M. TACK, PREMIER VICE-PRÉSIDENT.

Suite de la discussion du projet de loi relatif aux installations maritimes au port d'Anvers.

« Art. 1er. Sont approuvées:

« 1° Les conventions ci-annexées, conclues le 16 janvier et le 14 mars 1874 entre le ministre des finances et l'administration communale d'Anvers;

« 2° Les conventions ci-annexées, conclues le 10 janvier et le 18 mars 1874 entre le ministre des finances et la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Bethel-Henry Strousberg. »

M. FRERE-ORBAN. — Dans la séance de samedi, j'ai annoncé que j'aurais l'honneur de proposer à la Chambre un amendement à l'article 1er du projet de loi ou plutôt divers amendements, selon les résolutions que la Chambre prendra.

Le premier amendement que j'ai l'honneur de déposer consiste en ceci: Rédiger le § 1er de l'article 1er du projet de loi comme suit:

« La convention ci-annexée conclue le 16 janvier 1874 entre le ministre des finances et l'administration communale d'Anvers, est approuvée. Ajourner à un mois la délibération sur le § 2 de l'article 1er relatif à la convention du 14 mars 1874. »

Il y aura donc lieu d'abord à un vote sur le § 1er qui est le vote, comme le demande le gouvernement, de la convention faite avec la ville d'Anvers.

Il y aura lieu ensuite à un second vote de la motion d'ajournement applicable au § 2 de l'article 1er du projet de loi.

— L'amendement est appuyé; il fait partie de la discussion.

M. MALOU, ministre des finances. — Je crois qu'il y aurait un meilleur moyen de rendre les votes clairs et libres.

Ce serait celui-ci : on voterait en premier lieu sur la convention du 16 janvier.

Jusque-là nous sommes d'accord...

M. FRERE-ORBAN. — C'est ce que je demande.

M. MALOU, ministre des finances. — Permettez ! Je demande donc, comme l'honorable membre l'a demandé lui-même, qu'on vote en premier lieu sur la convention du 16 janvier, et qu'en second lieu, on vote sur la convention faite avec la Compagnie immobilière le 10 janvier.

Ensuite, si ces deux conventions sont adoptées, il restera à voter successivement sur les conventions additionnelles faites avec la ville et avec la Compagnie Immobilière.

Alors tout est simple, clair et logique, et l'honorable membre attachera, à chaque ordre de faits, les amendements qu'il a annoncés à la dernière séance.

L'ajournement de l'honorable membre désire porte évidemment non pas sur la convention additionnelle faite avec la ville le 14 mars, mais bien, comme il l'a dit à la séance de samedi, sur la convention du 10 janvier faite avec la Compagnie immobilière; et pour prouver que, logiquement, il faut procéder ainsi, je ferai remarquer que si l'on procédait autrement l'on ne saurait, en réalité, ce que l'on fait, tandis qu'en votant d'abord la convention principale relative aux quais, en second lieu la convention avec l'Immobilière, je pense qu'il y aurait unanimité dans cette Chambre pour reconnaître que les deux conventions additionnelles, dans l'hypothèses de ces deux votes affirmatifs, sont une amélioration réelle.

M. FRERE-ORBAN. — L'honorable ministre des finances propose, sur le premier point, ce que je propose moi-même; j'en donne la formule et la rédaction :

« La convention faite avec la ville d'Anvers est approuvée.

Voilà le premier paragraphe à mettre aux voix.

L'honorable ministre demande, en second lieu, qu'on vote ensuite sur la convention du 10 janvier avec l'Immobilière; il est impossible d'admettre cette marche, puisque je propose l'ajournement.

Il y a lieu de statuer d'abord sur la proposition d'ajournement qui s'applique à toutes les conventions hors celle avec la ville d'Anvers.

Si la proposition d'ajournement est repoussée, quand il s'agira de voter sur la convention du 10 janvier, j'aurai un amendement à présenter.

Je formulerai cet amendement, qui consiste à réserver les 49 hectares de terrains compris dans la convention faite avec le docteur Strousberg,

M. MALOU, ministre des finances. — Dans ce sens, nous sommes d'accord ; on vote sur la convention du 16, nous passons ensuite au vote en ce qui concerne la convention du 10 et alors l'honorable membre présente sa motion d'ajournement et, suivant le sort qu'aura sa proposition, la Chambre examinera ce qu'il y a lieu de faire.

M. FRÈRE-ORBAN. — C'est cela.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous passons donc au vote du § 1er de l'article 1er.

DES MEMBRES : L'appel nominal.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous allons procéder au vote par appel nominal sur la convention conclue, le 16 janvier 1874, entre M. le ministre des finances et le conseil communal de la ville d'Anvers.

87 membres prennent part au vote.

86 disent oui.

1 s'est abstenu.

Ont répondu oui :

MM. Magherman, Meeus, Moncheur, Mouton, Mulle de Terschueren, Muller, Pety de Thozée, Piedbœuf, Pirmez, Reynaert, Rogier, Royer de Behr, Sainctelette, Santkin, Schollaert, Smolders, Snoy, Thonissen, Van Cromphout, Vanden Steen, Vander Donckt, Van Hoorde, Van Humbeeck, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vilain XIIII, L. Visart, Vleminckx, Waroqué, Wasseige, Wouters, Anspach, Balisaux, Beeckman, Berten, Biebuyck, Boulenger, Coremans, Couvreur, Cruyt, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baets, de Baillet-Latour, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, Defuisseaux, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Lexhy, de Lhoneux, de Liedekerke, de Montblanc, de Naeyer, Descamps, de Smet, de Theux, de Vrints, de Zerero de Tejada, Drion, Drubbel, Dumortier, Frère-Orban, Funck, Guillery, Guyot, Hermant, Houtart, Jacobs, A. Jamar, E. Jamar, Janssens, Jottrand, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Le Hardy de Beaulieu, Lelièvre et Tack.

S'est abstenu :

M. Coomans.

— En conséquence cette convention est adoptée.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Coomans est prié de faire connaître les motifs de son abstention.

M. COOMANS. — Je me suis abstenu parce que je n'ai pas pu me fixer sur la portée financière du projet de loi.

M. LE PRÉSIDENT. — Je vais à présent mettre aux voix l'ajournement des conventions conclues, le 10 Janvier 1874, entre M. le ministre des finances et la Compagnie immobilière.

DES MEMBRES : L'appel nominal !

M. ROGIER. — Je ne présume pas que l'on veuille passer au vote immédiatement sans avoir discuté la proposition d'ajournement. Je pense que la discussion est ouverte sur cette proposition. (*Oui oui!*) Dans ce cas, je demanderai la parole plus tard.

M. ANSPACH. — J'avais demandé la parole pour motiver mon vote; je la prendrai plus tard, si une discussion doit s'ouvrir en ce moment.

M. MALOU, ministre des finances. — Si personne ne veut parler actuellement, je vais discuter la motion d'ajournement.

La Chambre remarquera que nous sommes ici sous le régime contractuel, et, d'après les observations qui ont été échangées dans la discussion générale, il ne peut être un instant douteux qu'il y a un lieu intime, nécessaire, entre toutes les parties de la combinaison qui vous est soumise.

La Chambre, à l'unanimité, vient de voter la convention du 16 Janvier entre l'État et la ville d'Anvers.

Qu'on veuille bien la reprendre et l'on se convaincra que cette convention est en partie inexécutable, si l'ensemble de la combinaison ne reçoit pas l'adhésion de la Chambre.

Messieurs, l'honorable membre qui a pris une grande part à la discussion nous disait en concluant, à la séance

de samedi: Je demande l'ajournement à un mois afin que le gouvernement cherche s'il ne peut pas trouver une combinaison qui soit plus acceptable par la Chambre.

Messieurs, il y a deux ans et quelques mois, c'est-à-dire, depuis que je suis entré au département des finances, que je m'occupe de cette affaire et que je cherche consciencieusement, à travers toutes les difficultés, la solution qui soit la plus satisfaisante au point de vue de l'intérêt national et de l'intérêt plus spécialement anversois. Je dis franchement à la Chambre que je ne vois aucune solution meilleure.

Je vais plus loin: aucune autre solution, dans ce moment, ne me paraît possible en fait.

On me dit: Proposez quelque chose; mais quoi? Si, du moins, on me mettait sur la voie; si je pouvais être certain que, trouvant autre chose, on ne me dirait pas encore: C'est pire que ce que vous avez proposé primitivement, comme on me l'a dit pour la convention additionnelle qui a été acceptée à l'unanimité par le conseil communal d'Anvers, je comprendrais l'ajournement à à un mois.

Supposons cet ajournement voté. L'honorable membre croit que le gouvernement se trouverait en présence du docteur Strousberg, avec qui il serait facile de s'entendre.

Mais, Messieurs, je ne retrouverais, par la force des choses, à raison des conventions qui nous sont connues, non pas devant le docteur Strousberg, mais devant la Compagnie Immobilière, avec laquelle il a traité.

Ainsi, je me retrouverais en second lieu devant l'exécution d'un plan qui, dans ma conviction, est inexécutable, qui est repoussé par tout le monde à Anvers et qui, lors même qu'il sera exécutable, ne rendrait réellement plus les services qu'on en attendait dans l'origine.

Au lieu de l'ajournement, je suppose que la Chambre vote le rejet.

Encore une fois, je ne me retrouverais pas devant le docteur Strousberg, mais je me retrouverais exactement dans la même situation: recevoir le prix qui a été stipulé en 1869 et exécuter le plan qui a été fait en 1870.

Messieurs, si l'ajournement à court terme pouvait avoir quelque utilité, j'y souscrirais, car cette affaire est très grande, très importante et très difficile. Mais il est bien évident que l'ajournement, tel qu'il est proposé, n'est que le rejet, excessivement peu déguisé ou pas déguisé du tout.

Un ajournement beaucoup plus long aurait d'autres conséquences, sur lesquelles je dois appeler l'attention de la Chambre.

Dans l'Exposé des motifs, nous avons fait remarquer que d'autres nations, commerçantes et industrielles comme nous, nous avaient devancés, sinon distancés. Ainsi Flessingue est achevé; à Rotterdam, les travaux sont en grande activité et à Amsterdam aussi.

Vous avez pu voir tout récemment, depuis que cette discussion est ouverte, qu'une société puissante se constitue pour donner à Flessingue ce qui lui manque.

On a fait à Flessingue de grands bassins, de magnifiques installations, des gares de chemins de fer, mais il y manquait les autres installations, la mise en valeur des terrains qui servent de magasins et d'entrepôts, et enfin une ville maritime, pouvant avoir l'extension commerciale, qu'une situation comme celle de Flessingue peut faire espérer d'obtenir.

Pour Rotterdam également les travaux sont avancés, très avancés et nos concurrents ont sur nous une avance de quatre ou cinq années. Quelque diligence, en effet, qu'on y mette, les travaux actuels exigeront, d'après les calculs qu'on a pu faire jusqu'à présent, un espace de cinq à six années.

On me dit: Mais reprenez au docteur Strousberg les terrains que vous lui avez vendus.

Je ne puis pas les reprendre; ils ont été cédés, et pour les reprendre, j'aurais dû me replacer dans cette hypothèse de la résiliation, dont nous nous sommes déjà occupés plusieurs fois, et je déclare que si on me laissait un mois, six mois, un an, je ne me placerais pas dans cette hypothèse-là.

On me dira encore: Vous pouvez ne pas reconnaître à votre égard la cession qui a été faite par le docteur Strousberg, et les pouvoirs qu'il a donnés à la Compagnie immobilière.

Eh bien, supposez que je le fasse. N'en est-il pas moins vrai qu'entre les deux parties le contrat qu'elles ont fait subsiste et doit recevoir son exécution?

La société me demandera de remettre les terrains de la deuxième livraison; elle les reprendra et les payera. Je n'ai pas le droit de refuser ce payement. Je dois exécuter le contrat ou je dois poursuivre un procès, dont l'issue n'est pas douteuse, mais dont la durée est excessivement incertaine.

En dernier lieu, on me dit: Mais traitez avec la ville.

Ici, messieurs, j'appelle toute l'attention de la Chambre sur un fait décisif qui m'a été indiqué par l'honorable bourgmestre d'Anvers. Le collége échevinal et la population d'Anvers désirent très-vivement, et je puis dire que l'opinion est à peu près unanime, l'adoption de la combinaison qui vous est soumise, et cela dans son ensemble. Il y a pour la ville d'Anvers une raison spéciale.

Si je m'adressais à la ville d'Anvers pour lui proposer d'entrer en négociation, elle ne pourrait pas le faire. Elle ne pourrait pas traiter aujourd'hui avec l'Etat, parce qu'en vertu du contrat qu'elle a fait en 1866 avec la Société immobilière d'Anvers, elle a donné un droit de préférence pour douze ans à cette société pour reprendre les propositions que le gouvernement ferait à la ville au sujet des terrains de la citadelle du Sud.

Ainsi, si je faisais une proposition à la ville, la Compagnie Immobilière d'Anvers, la Compagnie Ybry, aurait le droit de reprendre à la ville d'Anvers la convention que j'aurais faite avec elle.

Voici, messieurs, le texte de l'article 8 de la convention du 20 Janvier 1866.

« Art. 8. La ville d'Anvers cède et transfère à la société (c'est la Société immobilière d'Anvers) tout droit de préférence qui pourrait lui être offert par le gouvernement, d'ici à douze années, pour l'acquisition des terrains et constructions provenant de l'arsenal, rue des Juifs, et de la citadelle du sud et de ces dépendances. »

Ce fait, je le répète, m'a été indiqué par les magistrats communaux d'Anvers et, évidemment, la manière dont la question se décidera à l'égard de la ville d'Anvers lui est bien plus favorable, parce que, dans cette combinai-

son, elle peut prendre une part de moitié dans les bénéfices éventuels de la réalisation de toute l'opération qui vous est soumise.

Je pense, messieurs, que ces observations suffisent. La Chambre a entendu tant de discours sur ce sujet qu'elle doit désirer plutôt des observations sommaires que de longs développements.

M. FRERE-ORBAN. — L'honorable ministre des finances vient de nous dire : Nous sommes sous le régime contractuel, il y a un lien intime entre toutes les conventions qui ont été faites et nous ne pouvons pas les scinder.

La convention faite avec la ville d'Anvers serait en quelque sorte inexécutable, si les autres conventions faites par le gouvernement n'étaient pas adoptées.

Avant de faire mes propositions, je m'étais assuré qu'une pareille objection était admissible; je viens encore de relire rapidement chacun des articles de la convention faite avec la ville d'Anvers, et je n'en trouve pas un seul qui ne soit complétement exécutable en l'absence de toute convention faite avec la Société immobilière et en maintenant, comme je le demande, celle qui a été faite avec le docteur Strousberg.

Ce sont là des choses entièrement séparées, entièrement distinctes.

La convention avec la ville d'Anvers a pour objet la reconstruction des quais depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel.

L'objet des autres conventions est la disposition des terrains qui sont situés au sud d'Anvers, et qui étaient compris dans une convention faite avec le docteur Strousberg et sanctionnée par une loi.

Les dispositions nouvelles proposées de ce chef, nous les avons attaquées et par leur rejet la situation de la ville ne serait en aucune façon changée en ce qui touche la convention qu'elle a faite avec l'Etat.

Le bassin de batelage, destiné à remplacer les canaux qui doivent être supprimés, serait construit dans les terrains réservés pour cet objet par la convention de 1869.

Ce premier argument est donc absolument sans valeur Il en a d'autant moins que nous proposons d'ajourner la délibération à un mois seulement.

Mais, selon l'honorable ministre, l'ajournement serait inutile parce qu'aucune autre solution n'est possible que celle qu'il propose. Il y a pensé depuis longtemps; il a cherché la meilleure combinaison pour sauvegarder les intérêts de l'Etat, de la manière dont il l'entendait.

Il n'a rien trouvé de mieux. Cependant, me semble-t-il, il y avait quelque chose de préférable à faire.

L'honorable ministre des finances va exécuter tout ce qu'il y a de plus onéreux dans la convention Strousberg, et il lui suffisait de faire les quais en face de la citadelle du Sud et le bassin du batelage, comme il va le faire, pour que, non seulement le trésor fût indemne, mais réalisât un bénéfice !

« Il s'est lié vis-à-vis de la Société immobilière, » me dira-t-il! J'en suis fâché; mais il m'est impossible d'approuver cette convention qui, manifestement, est plus onéreuse est celle que j'indique et que le gouvernement, en réalité, va exécuter.

Il se peut qu'à raison du lien qu'il a contracté, il ne puisse rompre avec la Société immobilière. Cela va de soi; il est tenu loyalement d'accomplir ses obligations. Il se peut qu'il rencontre des difficultés; mais si la Chambre, par l'ajournement qu'elle aurait prononcé et sans émettre d'opinion sur le fond, manifeste par cela même qu'il lui serait agréable qu'on pût trouver quelque autre combinaison, quelle serait la situation de l'honoroble ministre des finances vis-à-vis de la Société immobilière avec laquelle il a traité?

Si vous insistez, dit-il, je suis engagé à défendre cette convention vis-à-vis de la Chambre. Mais ne pourrions-nous chercher ensemble s'il n'est pas quelque autre combinaison qui puisse satisfaire à vos intérêts et donner également satisfaction aux critiques qui ont été faites?

Et alors la Société immobilière qui, remarquez-le bien, est mandataire du docteur Strousberg, pourra très bien examiner si l'Etat exécutant les quais en face de la citadelle du Sud, exécutant les bassins, elle ne peut pas reprendre les terrains pour les exploiter comme combinaison financière, en réservant les 49 hectares pour des objets d'utilité publique, ainsi qu'il était stipulé dans la convention avec le docteur Strousberg et conformément à l'application qui a été faite de ce principe par l'arrêté royal du 5 Mars 1871 qui a approuvé les plans de l'entrepeneur Strousberg.

Voilà une combinaison qui est à examiner.

Dans quelle mesure satisfera-t-elle les intérêts de l'Immobilière? Je l'ignore. Sera-t-elle acceptable par elle? Je n'en sais rien; je ne suis pas chargé de scruter ses intérêts; mais j'estime qu'une combinaison semblable, qui servirait mieux l'intérêt public, pourrait encore donner lieu à une opération financière fort satisfaisante.

Il y aurait, d'ailleurs, au besoin, une question de prix à débattre. Ne prétendez donc pas qu'il n'y a rien à examiner.

L'honorable ministre ajoute : Vous en parlez à votre aise; vous croyez que je serais en face du docteur Strousberg seul, vous vous trompez : le docteur Strousberg a cédé ses droits à la Société Immobilière. Je suis donc obligé de compter avec cette société.

Eh bien, le docteur Strousberg n'a pas cédé, n'a pas pu céder et ne pourrait pas céder ses droits à la Société Immobilière.

Je m'explique; il peut bien mettre la Société Immobilière à sa place si la Société Immobilière accepte ses engagements et si, de son côté, le gouvernement accepte la Société Immobilière substituée au docteur Strousberg.

Mais il n'est pas permis au docteur Strousberg de se substituer quelqu'un.

Voici, messieurs, ce qui s'est passé lors de la discussion de la convention faite avec le docteur Strousberg en 1871.

M. Rogier demande : Le docteur Strousberg peut-il céder ses droits?

J'ai répondu à l'honorable M. Rogier :

« Le contrat impose des obligations; M. Strousberg n'acquiert pas purement et simplement les terrains de la citadelle du Sud, pour 14 millions, mais il s'engage à affecter au moins 49 hectares dès qu'il acquiert, à la création d'établissements maritimes.

« Il y a donc des engagements à remplir suivant des plans à soumettre à l'approbation du gouvernement. Le concessionnaire ne pourrait se décharger d'aucune de ses obligations sans l'assentiment du gouvernement.

» Un instant M. Strousberg, ou plutôt son mandataire avait eu l'intention de demander que l'on introduisit une stipulation dans le contrat pour lui permettre de céder, sous certaines conditions, à une société qui se constituerait, l'exécution des travaux qui lui sont imposés; le gouvernement s'était montré disposé à accueillir cette demande si elle lui était faite, moyennant la garantie de l'exécution des engagements contractés. Mais M. Strousberg y a spontanément renoncé. Il ne pourrait donc point céder sa concession sans l'autorisation du gouvernement. »

Cela me paraît clair et concluant. Si l'on venait nous dire : La Société immobilière se met au lieu et place du docteur Strousberg, elle exécutera ses obligations; elle réalisera les engagements qu'il a contractés; nous accepterions la Société immobilière, qui se substituerait au docteur Strousberg et la convention primitive disparaîtrait.

Si la Société immobilière ne veut pas remplir les engagements contractés par le docteur Strousberg, celui-ci reste vis-à-vis de nous.

Il y a un procès possible, dites-vous ; mais vous venez de le juger : « L'issue n'en est pas douteuse; peut-être, sommes-nous exposés à des lenteurs. »

Voilà ce que vient de déclarer l'honorable ministre des finances, et c'est en face d'un procès, qu'on ne peut perdre, et à raison de lenteurs possibles qui ne pouvaient offrir aucun inconvénient appréciable, qui auraient pris fin même avant qu'on pût commencer les travaux décrétés, bien avant surtout qu'il pût être utile d'avoir à sa disposition les terrains du Sud, c'est par peur de ce procès impossible qu'il n'y a rien de mieux à faire que les conventions dont nous nous occupons !

Lorsque l'honorable ministre des finances soutient qu'il ne devrait et qu'aujourd'hui il ne pourrait plus résilier le contrat fait avec le docteur Strousberg, ce qui n'est pas indispensable, remarquez-le bien, dans la situation où je me place, et d'après ce que je viens d'exposer, l'honorable ministre des finances se trompe encore.

Il pouvait résilier à de bonnes conditions et qui lui ont été offertes ; il ne l'a pas voulu ; il a préféré ne pas recouvrer sa liberté et renvoyer le docteur Strousberg à l'Immobilière. Mais ce qu'il n'a pas fait, il peut le faire encore.

Vous prétendez en vain que vous ne le pourriez pas, parce que le docteur Strousberg aurait cédé ses droits à la Société immobilière.

Qu'a-t-il cédé, que pouvait-il céder ?

On tiendra ce langage à l'Immobilière : Voulez-vous exécuter les engagements du docteur Strousberg ? — Non, dira-t-elle. — Eh bien, dès lors, vous êtes écartée.

Vous vous retrouvez en face du docteur Strousberg, et il est clair qu'il s'accommodera parfaitement avec vous de toute combinaison qui serait de nature à sauvegarder le mieux possible ses intérêts, sans nuire aux intérêts du du trésor.

On invoque contre l'ajournement la nécessité d'agir sans retard. On nous montre les travaux de Flessingue et de Rotterdam. Ce n'est pas trop sérieux quand on songe que, depuis 1870, une commission a été instituée; qu'on n'a rien fait depuis cette époque; qu'il n'existe pas même de plan arrêté et à plus forte raison aucun devis de travaux Et il s'agit d'un ajournement d'un mois!

On nous dit encore : La ville d'Anvers est d'avis elle-même qu'il y a lieu d'adopter l'ensemble de ces conventions. La ville d'Anvers n'était pas précisément de cet avis naguère : la ville d'Anvers ne voyait pas même de lien entre ces deux conventions ; elle demandait le rejet de l'une et l'approbation de celle qu'elle avait conclue.

La ville d'Anvers a changé d'avis depuis; je le comprends.

Vous avez reconnu un peu tard qu'il fallait acheter le silence ou l'approbation de la ville d'Anvers et vous avez chargé le trésor de payer les frais de votre refus hautain de traiter avec la ville au lieu de traiter avec la société.

Vous avez pris à votre charge des obligations que la ville d'Anvers avait répudiées comme étant excessives, inacceptables à tous les points de vue et constituant un piége financier.

Vous les passez maintenant d'une manière pure et simple au compte du trésor public, et comme vous dégrevez la Société Immobilière de l'obligation de dépenser 12 millions de francs pour construire les quais et le bassin, obligation que la ville considérait comme très onéreuse, et qui pouvait expliquer, jusqu'à un certain point, les avantages faits sur le prix des terrains, vous avez mis la société en mesure de partager avec la ville l'opération ainsi modifiée.

On ne peut blâmer ni la ville ni la compagnie d'avoir aussi habilement stipulé leurs intérêts. Elles étaient dans leur rôle et l'administration communale, qui l'a emporté de haute lutte contre vous, a profité de vos fautes.

Voilà comment vous avez obtenu le silence et l'approbation de la ville d'Anvers ; et je comprends parfaitement qu'Anvers, à qui vous avez fait cette position, se contente des bénéfices qui lui sont maintenant assurés. Mais ce n'est pas là ce qui peut vous justifier, et peut-être un nouvel examen ferait-il encore un meilleur sort à la ville d'Anvers.

Cependant, selon l'honorable ministre des finances, si le contrat avec le docteur Strousberg était résilié, il lui serait impossible de traiter avec Anvers. Anvers est lié.

Il existe certain article 8 dans le contrat qu'elle a passé avec M. Ybry, en vertu duquel elle a cédé à ce dernier le droit de préférence que l'Etat pourrait lui offrir pour la disposition des terrains de la citadelle du Sud; ce droit de préférence est cédé pour dix ans et le terme n'est pas encore expiré.

C'est là encore un des avantages du contrat fait par l'ancienne administration communale d'Anvers.

Comment se fait-il qu'en face de cette stipulation, la ville d'Anvers a pu demander d'être substituée à la Société immobilière et comment, en face de cette stipulation, la ville d'Anvers a-t-elle pu faire le contrat, dont vous parlez, avec l'Immobilière?

Si ces contrats sont possibles, un contrat avec le docteur Strousberg le sera également, exactement dans les mêmes conditions.

Pourquoi la ville d'Anvers, en agissant comme elle l'a fait, n'a-t-elle commis aucune infraction à l'article 8 du contrat passé avec M. Ybry?

C'est que suivant son sentiment, ainsi que je suis porté à le croire, elle proposait de faire et elle a fait ensuite un contrat qui ne s'occupe pas exclusivement de la cession

des terrains, mais un contrat qui lui aurait imposé des obligations diverses : dans la première hypothèse, celle de la substitution à l'Immobilière, l'obligation de construire les quais et de les exploiter : dans la seconde, celle de les outiller, ce qui ne permet pas de considérer la ville d'Anvers comme étant dans le cas de l'article 8. Une convention qui aurait pour objet, non-seulement la cession des terrains, mais d'autres engagements de la part de la ville serait donc tout aussi possible avec M. Strousberg qu'avec la Société immobilière. Cela est de toute évidence, (*Interruption de M. le ministre des finances.*)

Ce n'est pas, comme le dit M. le ministre, parce que la ville a traité avec l'Immobilière et non avec l'Etat, qu'elle n'est pas dans le cas de l'article 8 de son contrat. C'est bien plutôt à cause des autres engagements. On ne peut faire indirectement ce que l'on ne peut faire directement. D'ailleurs, en traitant avec le docteur Strousberg, elle serait, à bien plus forte raison, dans le même cas, comme on pourrait lui faire une condition identique à celle qu'elle a aujourd'hui, en constituant une société pour l'exploitation des terrains de la citadelle du Sud. (*Nouvelle interruption.*)

Ainsi, vous le voyez, messieurs, de toutes les objections que l'honorable ministre des finances oppose à l'ajournement, il n'en est pas une, j'ose le dire, qui résiste à l'examen.

Nous pouvons en toute sécurité voter cet ajournement qui permettra de chercher une combinaison nouvelle qui serait aisément plus satisfaisante que celle qu'on nous demande de consacrer.

M. ANSPACH. — Je désire prendre la parole pendant un instant seulement : je veux simplement motiver mon vote.

Nous sommes, messieurs, en présence, non point d'une question politique, mais d'une question d'intérêt matériel des plus compliquée. J'ai pris soin, avec toute la bonne volonté possible, d'examiner tous les documents qui nous ont été produits. J'ai écouté avec une religieuse attention les orateurs qui ont parlé et je dois dire qu'à mon sens les conventions dont on nous demande l'ajournement ne sont, dans leur ensemble, désavantageuses ni pour l'Etat ni pour la ville d'Anvers. Je trouve également qu'elles ne donnent pas à la Compagnie immobilière des avantages exceptionnels.

Tel est le résultat, messieurs, d'études consciencieuses et désintéressées, car je ne suis ni l'ami politique du ministère, ni dans aucune relation quelconque avec la Société Générale et la Compagnie immobilière.

Cela étant, ma conviction s'étant ainsi formée, je voterai contre l'ajournement.

M. ROGIER. — Je ne suis pas dans les mêmes dispositions que l'honorable M. Anspach en ce qui concerne les conventions avec la Société immobilière.

J'ai pourtant l'avantage de compter, dans l'administration de cette société, plusieurs bons amis privés et politiques dont l'honorable M. Malou a bien voulu nous rappeler les noms. J'ai vu, avec un certain plaisir, que ces amis allaient faire une excellente affaire.

M. Malou s'est posé, au point de vue politique, en ministre parfaitement désintéressé. Vous dites que je vais donner une affaire magnifique à une société. Eh bien, cette société est administrée, en très grande partie, par mes adversaires politiques. C'était un magnifique désintéressement.

Au point de vue de la politique, messieurs, qui a pris une grande place dans cette discussion et à laquelle on prépare une grande place dans la ville d'Anvers, je dois quelques mots d'explications.

On représente l'opinion libérale, à Anvers, comme ennemie de cette magnifique cité commerciale, comme ne cherchant qu'à lui imposer des charges, qu'à la contrarier dans ses aspirations. L'opinion libérale n'a rien fait pour elle.

L'opinion libérale n'a rien fait pour la ville d'Anvers ! Mais, si j'ai bonne mémoire, à partir de 1830, les améliorations qui ont été introduites, les progrès du commerce, les dépenses qui ont été faites par l'Etat au profit d'Anvers sont dues, en grande partie, à l'initiative de l'opinion libérale, et ces circonstances ne peuvent pas être sorties entièrement de la mémoire des Anversois.

On a rappelé dans la discussion qu'en 1830 la démolition de la citadelle d'Anvers a été décrétée.

Eh bien, je suis un de ceux qui ont décrété, en principe, la démolition de la citadelle avec l'honorable gouverneur d'alors, M. de Robiano. On a cité son nom ; on a supprimé le mien. Je n'en veux pas pour cela à l'auteur de la citation.

Mais la citadelle d'Anvers, avant d'être démolie, devait d'abord être débarrassée de ceux qui l'occupaient qui n'étaient pas d'avis alors de l'abandonner.

En 1832, l'opinion libérale a eu la bonne fortune de pouvoir délivrer la citadelle d'Anvers de l'ennemi qui l'occupait.

Grâce à l'opinion libérale d'alors, la citadelle d'Anvers a été rendue à la Belgique.

En 1833, il est venu à la pensée d'un ministère libéral qu'il serait peut-être utile au commerce d'Anvers de joindre l'Escaut au Rhin par un chemin de fer.

Je ne pense qu'Anvers ait eu à se plaindre de l'exécution de ce chemin de fer et c'est encore l'opinion libérale, ennemie d'Anvers, qui a eu l'honneur et l'avantage de proposer, il y a quarante ans, l'exécution de ce travail.

Plus tard, il s'est agi encore d'intérêts importants pour Anvers ; les libéraux sont parvenus à affranchir le fleuve des péages imposés depuis 1830.

Grâce à cet affranchissement de l'Escaut, le commerce d'Anvers a pu prendre un développement qui n'a cessé d'augmenter depuis lors.

Plus tard, on disait que la ville étouffait dans ses murs et ne pouvait prendre le développement dont elle était susceptible, et ce sont encore ces libéraux, ennemis d'Anvers, qui ont demandé aux Chambres et qui ont obtenu, par de grands sacrifices financiers, la démolition des murs qui étreignaient Anvers.

L'exécution de ces travaux a permis la ville d'Anvers de prendre des proportions telles qu'elle figure aujourd'hui, comme ville proprement dite, parmi les plus grandes et les plus belles de l'Europe.

M. DU MORTIER. — Y compris la citadelle du Nord !

M. ROGIER. — Vous savez que, depuis lors, on a renoncé à produire ce grief de la citadelle du Nord.

Avec la citadelle du Nord ou sans la citadelle du Nord,

est-il vrai que, par suite de la suppression des anciennes fortifications, on a rendu à la ville d'Anvers des services immenses.

Eh bien, c'est encore aux libéraux que cette mission a été confiée.

J'espère qu'on ne dira pas que je viens ici.... (*Interruption.*)

La preuve que telle n'est pas mon intention, c'est qu'aujourd'hui je représente la ville de Tournai, après avoir été longtemps de la ville d'Anvers, dont l'opinion, qui est représentée aujourd'hui par l'honorable M. Delaet et ses honorables collègues, m'a fait l'honneur de m'exclure. (*Interruption.*)

Est-ce que ce que je vous dis vous gêne?

Je pense que l'honorable ministre des finances serait le premier à protester si l'on voulait m'enlever la parole. Mais on ne me l'enlèvera pas facilement! (*Interruption.*)

Il s'agit d'une question très considérable et très importante. Peu d'orateurs ont parlé jusqu'à présent; je me suis réservé de prendre la parole avant la fin de la discussion.

J'espère donc qu'on voudra bien m'écouter avec attention, sinon avec bienveillance.

C'est en 1869 que la combinaison dite « Strousberg » a été présentée à la Chambre par mes honorables amis, alors que j'avais cessé de faire partie du ministère.

Je ne revendique pas, pour ma part, mon intervention dans cette question; mais en votant sur cette combinaison, j'ai fait des réserves. J'ai dit que, vu l'importance de l'entreprise, vu les travaux considérables qui devaient s'exécuter, vu les relations du nouvel établissement commercial avec l'intérêt public, c'était entre les mains de l'autorité municipale ou gouvernementale que les terrains devaient rester; que c'était de préférence par ses soins qu'ils devaient être appropriés et administrés; que de pareils intérêts, il était imprudent de les confier à la spéculation privée.

Je puis rappeler ces circonstances parce que c'est encore le thème que je soutiens aujourd'hui. On a trouvé le docteur Strousberg, qui avait alors une réputation considérable, qui était alors un entrepreneur européen; on a fait un contrat avec lui; le docteur Strousberg n'a pas exécuté ses engagements; voilà quatre ans qu'il est en demeure de les remplir et il ne les remplit pas. Je crois que, dans tous les contrats du monde, ceux qui n'exécutent pas leurs engagements sont déchus de plein droit.

Vous vous êtes engagés à faire une chose, vous ne la faites pas; le contrat est rompu et je vous retire les terrains que je vous ai cédés.

M. le ministre des finances prétend que cela est impossible. Et pourquoi? Je voudrais bien qu'on me le dise. Parce qu'il y aurait procès? Mais il n'y a pas un seul avocat qui ne soit convaincu qu'un pareil procès ne durerait pas six mois, et M. le ministre des finances lui-même n'a aucun doute sur l'issue de ce procès, qui serait favorable au gouvernement. Mais je suppose que l'on mette un an à vider ce procès, où serait le mal? Il reste encore, M. le ministre l'a reconnu, de sérieuses études à faire, des enquêtes, des devis, des cahiers de charges avant de mettre la main aux travaux définitifs.

Je suis fâché, pour le dire, en passant, de ne pas voir intervenir M. le ministre des travaux publics, qui a gardé le silence le plus complet dans toute cette discussion, qui le concerne cependant quelque peu; il s'agit de travaux très importants et très délicats demandant des études sérieuses, et M. le ministre des travaux publics n'a pas ouvert la bouche; or, il est mal qu'un collègue de M. Malou lui laisse seul le fardeau de pareilles discussions. Ce n'est pas que je veuille mettre en doute la grande capacité et l'honorabilité de M. Malou.

Mais, enfin, un peu d'aide ne lui aurait pas nui, même au point de vue moral. (*Interruption.*)

Eh bien, messieurs, nous supposons le procès gagné. Le gouvernement rentre en possession de son bien et, pour ne ruiner personne, j'admets qu'il rende à M. le docteur Strousberg les fonds que celui-ci a versés; je comprends, au besoin, cette gracieuseté, bien que M. le docteur ne l'ait guère méritée, puisqu'il n'a pas exécuté ses engagements.

Voilà le gouvernement en présence des terrains de la citadelle du Sud; il se trouvera alors dans la même situation qu'en 1869.

Il pourra contracter avec d'autres, ou bien il pourra et devra, selon mon opinion, se charger lui-même de cette grande transformation commerciale. Nous n'aurons plus alors ce mélange d'intérêts privés, de sociétés particulières d'actions de tous genres, d'actions privilégiées, d'actions ordinaires, d'actions de jouissance, etc., et mille autres actions plus ou moins saisissables pour ceux qui ont l'art de s'en emparer. (*Interruption.*) Quant à moi, j'avoue que je ne comprends pas fort bien toutes ces variétés d'actions.

Je suis — je n'ai pas besoin de le répéter — je suis complètement désintéressé dans la question.

Ce n'est pas à dire que je veuille jeter la pierre à ceux de mes amis privés ou de mes adversaire politiques qui se jettent dans ces sortes d'affaires, qui les entreprennent à leurs risques et périls; ils sont dans leur droit; je ne les blâme pas; si mes amis y trouvent de bons profits, je les en félicite.

Je veux seulement dire qu'en combattant le projet le loi, je n'ai aucun intérêt en jeu.

DES MEMBRES A GAUCHE : On le sait.

M. ROGIER. — Du reste, il n'y a pas de quoi s'en vanter. (*Interruption.*)

Parler en faveur d'une affaire dans laquelle on est intéressé, ce serait un rôle indigne d'un représentant et d'un ministre.

Voilà donc l'Etat rentré en possession de ce magnifique domaine : il pourra librement faire tout ce que commandera l'intérêt public.

J'avais cru d'abord que le gouvernement pourrait faire la cession à la ville d'Anvers; c'est-à-dire, à une autorité publique responsable qui a l'intérêt général pour but, qui doit l'avoir constamment en vue et qui peut bien mieux satisfaire à l'intérêt général qu'une société particulière qui a, avant tout, en vue des intérêts privés.

Messieurs, on vient de dire que cette solution serait difficile. J'avoue que ça été pour moi une grande surprise d'apprendre que l'administration communale d'Anvers, — pas celle-ci, l'autre, celle qui l'a précédée, — s'était liée envers la société Ybry par un contrat qui force la ville à

remettre à la société Ybry les terrains dont elle deviendrait propriétaire dans l'espace de douze ans.

Alors, on peut objecter que si M. le ministre des finances venait offrir les terrains à la ville, il trouverait en face de lui la société Ybry qui viendrait réclamer et pourrait faire à la ville un procès qui durerait probablement plus longtemps que celui dont M. le ministre des finances se croit menacé de la part du docteur Strousberg.

M. BARA. — Cela n'est pas possible.

M. ROGIER. — C'est une question que je veux bien abandonner pour le moment, parce que j'ai ma solution. Si l'Etat ne remet pas les terrains à la ville d'Anvers, qu'il les garde et qu'il en dispose dans l'intérêt général; qu'il fasse, lui, les installations maritimes qui conviendront le mieux à l'intérêt général: et, s'il lui reste des terrains disponibles, il les vendra comme le font beaucoup de villes, comme il le fait lui-même, lorsqu'il s'agit de vendre une propriété domaniale.

Dans ces cas-là, l'Etat vend lui-même, par l'intermédiaire des agents du domaine, et il ne songe pas à charger de ce soin une société anonyme, avec laquelle il n'y a bien souvent que des procès à recueillir, comme nous l'avons vu dans maintes circonstances.

Pourquoi le gouvernement ne ferait-il pas cela dans l'occurence? Il n'a pas de compte officiel à rendre à la Société immobilière. L'honorable M. Malou ne sera pas le moins du monde embarrassé vis-à-vis de cette société. Il a contracté avec elle sous réserve de l'approbation des Chambres. Cette approbation vient à lui manquer, il est délié vis-à-vis d'elle.

Peut-être que les membres de la Société immobilière qui siégent dans le conseil d'administration, bien qu'ils soient les ennemis politiques de M. Malou, trouveront cela mauvais, mais quant à moi, si j'étais ministre, je n'hésiterais pas à faire un procès, si procès, il y a, à M. le docteur Strousberg et à reprendre les terrains pour compte de l'Etat.

Du reste, je ne demande pas que cela se fasse d'ici à demain; la proposition de M. Frère me va parfaitement. Je crois néanmoins que l'ajournement à un mois n'est pas assez long; j'aimerais mieux un ajournement qui permît à la Chambre de délibérer et de voter en pleine connaissance de cause, dans une des affaires les plus considérables du pays.

On dit que l'affaire des quais d'Anvers est intimement liée à celle de la construction des bassins.

Quel est le lien ? M. Malou a oublié de le dire.

Le voici : Il est question de faire sur l'emplacement de la citadelle du Sud un bassin de batelage.

D'un autre côté, l'exécution des quais d'Anvers proprement dits suppose la suppression des canaux où viennent débarquer les bateaux aujourd'hui.

Si vous n'avez pas de quoi les remplacer immediatement il sera impossible de fermer les canaux. Mais, messieurs, il tombe sous le sens qu'on ne fermera les canaux que lorsque le nouveau bassin de batelage sera exécuté et qu'on peut parfaitement exécuter les quais d'Anvers sans fermer immédiatement les canaux.

C'est ce que nous verrons par l'opinion qu'émettra sans doute sur ce point M. le ministre des travaux publics. (*Interruption.*)

On pourrait, en construisant les quais, laisser des ouvertures pour permettre aux bateaux d'entrer, jusqu'à ce que le bassin de batelage soit terminé.

Mais, messieurs, ce qui me prouve que l'intervention des hommes spéciaux et de M. le ministre des travaux publics a été négligée, c'est la dimension même de ce bassin de batelage.

Si je suis bien renseigné, si je ne me trompe pas, ce bassin de batelage n'égale pas en dimension les trois canaux qu'il s'agit de supprimer. (*Interruption.*)

Non? (*Interruption.*) De manière que, en vue de répondre aux besoins toujours croissants de la navigation d'Anvers, on va supprimer les canaux actuels et les remplacer par un bassin de batelage qui ne les égalerait pas en dimension.

Mais, messieurs, si l'on compte sur un grand accroissement de la navigation maritime, il va de soi que la navigation intérieure, fluviale suivra également ce mouvement, et alors le bassin qu'on se propose de construire ne suffira pas.

Si les terrains restent entre les mains de l'autorité publique qui entreprendra l'exécution de ce bassin, on pourra facilement l'agrandir. Mais si ces terrains passent en d'autres mains, à quel prix devra-t-on les racheter lorsqu'il s'agira d'agrandir le bassin ?

A ce point de vue déjà, je trouverais l'arrangement mauvais; ce qu'il faut, c'est que le gouvernement reste en possession de ces magnifiques installations et ne les cède pas aux particuliers. S'il ne peut pas les céder à la ville d'Anvers, qu'il les garde pour lui, pour le bien-être de la ville d'Anvers, pour le bien-être général.

Voilà des entreprises qui sont dignes du gouvernement; il y a certes beaucoup de travaux qu'il doit laisser à l'initiative privée, mais il en est d'autres qu'il ne peut pas céder, dont il doit conserver la direction et la responsabilité.

Je ne trouve pas de raison, sinon pour ne pas adopter immédiatement ma proposition, au moins pour ne pas donner aux Chambres et au gouvernement le temps de la réflexion.

Messieurs, mon opinion est que si on ne propose pas de changements importants dans les arrangements actuels en ce qui concerne les terrains du Sud d'Anvers, la proposition qui nous est faite n'est pas admissible. Si, au contraire, on trouve des arrangements meilleurs, qui froissent moins le trésor public et l'intérêt général, nous verrons s'il y a lieu d'accepter un projet amélioré.

M. le ministre des finances n'en est pas à son premier essai. Nous avons vu se succéder dans cette affaire des combinaisons, des arrangements de tous genres; les documents qui nous ont été distribués forment un dossier assez considérable. Je ne pense pas même que tous mes collègues ont lu tout ce dossier, et je soupçonne ceux qui demandaient tout à l'heure la clôture de ne pas l'avoir lu du tout.

M. le ministre des finances trouvera des combinaisons. Ce n'est pas l'imagination qui manque à l'honorable M. Malou. Ce n'est pas non plus l'esprit. Je serais presque tenté de dire qu'il en a trop, et que les ministres qui ont trop d'esprit sont un peu comme les enfants de la tragédie de Shakespeare : Il vivent peu.

Il trouvera donc. Il a des moyens qui n'appartiennent qu'à lui de persuader. Souvent même à ceux qui siégent sur les bancs de l'opposition il trouve, quand il est de sang-froid, des choses agréables à dire : Aussi ce n'est pas sans peine que je prends la parole contre l'honorable M. Malou, car il me va de beaucoup de côtés (*Interruption.*) et s'il réalise le projet qu'il nous a annoncé, de se retirer du poste qu'il occupe et de vivre comme nous vivons, je serai alors un des premiers à lui demander la faveur de ses entretiens et de ses serrements de mains. (*Interruption.*)

Est-ce que par hasard votre opinion serait faite? Seriez-vous déjà liés à un vote dont vous ne pouvez vous départir? S'il en était ainsi, je ne vous en ferais pas mon compliment.

Il y aurait peut-être présomption de ma part à m'attirer par mon discours le compliment que mon honorable et éloquent collègue a fait surgir du banc ministériel et des bancs de la droite, mais je ne pense pas que l'on puisse croire que je sois vexé de ne plus me trouver sur le banc ministériel. (*Interruption.*) On voudra bien m'accorder cela. (*Interruption.*)

Ce n'est donc point cet intérêt-là qui me fait agir, pas plus que l'honorable M. Frère : j'en ai assez usé longtemps, pour ma part, du pouvoir et jamais je n'en ai été avide. Ainsi que M. Malou, j'ai exercé le pouvoir comme un devoir et il ne verra pas, je pense, dans mon discours d'aujourd'hui le moindre désir de le remplacer. (*Interruption.*)

Cela étant, j'espère que la Chambre voudra écouter avec bienveillance la fin de mon discours et ne pas m'attribuer des sentiments personnels que je n'éprouve nullement.

Quand les questions politiques se représenteront devant nous, j'y prendrai part, mais ce que je regrette surtout aujourd'hui, c'est qu'à la politique viennent se joindre fatalement trop souvent des questions d'affaires et de spéculations.

On a l'air d'avoir devant soi un ministère qui fait des affaires, mais qui ne fait pas les affaires du pays.

Or, là n'est pas le rôle du gouvernement.

J'aimerais mieux, pour ma part, renoncer à certaines affaires que de venir les proposer avec cette couleur mauvaise que nous avons constatée dans un assez grand nombre de projets de lois.

J'espère au moins que les enseignements qui sortiront de cette discussion engageront l'honorable ministre des finances et ses collègues à s'abstenir, autant que possible, désormais, de venir proposer à la Chambre des questions du genre de celle qui nous occupe.

Des membres : Aux voix !

M. le Président. — Je vais mettre aux voix la question d'ajournement.

Des membres : L'appel nominal !

— Il est procédé au vote par appel nominal.

101 membres y prennent part.

64 répondent non.

37 répondent oui.

En conséquence, l'ajournement n'est pas prononcé.

Ont répondu non :

MM. Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Pety de Thozée, Reynaert, Royer de Behr, Santkin, Schollaert, Simonis, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut, Vanden Steen, Vander Donckt, Van Hoorde, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vermeire, Verwilghem, Vilain XIIII, L. Visart, Wasseige, Wouters, Anspach, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coremans, Cornesse, Cruyt, de Baets, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Lhoneux, de Liedekerke, de Montblanc, de Naeyer, De Smet, de Theux, de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Du Mortier, Guyot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Lettenhove, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Lelièvre et Tack.

Ont répondu oui :

MM. Mouton, Muller, Piedbœuf, Pirmez, Puissant, Rogier, Sainctelette, Van Humbeeck, Vleminckx, Warocqué, Balisaux, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, Couvreur, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour, Defuisseaux, de Lexhy Demeur, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints, Dupont, Frère-Orban, Funck, Guillery, Houtart, A. Jamar, E. Jamar, Jottrand, Le Hardy de Beaulieu et Lescarts.

M. Frère-Orban. — Par suite du rejet de la motion d'ajournement, j'ai l'honneur de proposer à la Chambre de modifier le 2° de l'article 1er comme suit :

« Les 49 hectares de terrains de la citadelle du Sud, affectés à des établissements maritimes, conserveront la destination qui leur à été donnée par la convention du 14 octobre 1869, approuvée par la loi du 10 janvier 1870. »

— L'amendement de M. Frère-Orban est appuyé : il fait partie de la discussion.

M. Frère-Orban. — La convention qui a été faite en 1869, avec le docteur Strousberg, portait : cession de 98 hectares de terrain dont l'État était propriétaire, et par cette convention le docteur Strousberg, acquéreur de ces 98 hectares, devait en affecter 49 à des établissements d'utilité publique.

Il était également stipulé que des expropriations pouvaient être faites pour assurer la complète exécution du plan. Le plan que devait soumettre le docteur Strousberg, en exécution de ces engagements, a été présenté au gouvernement après que le ministère qui avait fait la convention eut cessé d'exister.

Ce sont donc nos successeurs qui ont été appelés à examiner l'exécution qu'il convenait de donner à cette convention. Ils ont approuvé, par un arrêté royal que l'honorable M. Jacobs a contre-signé, un plan complet d'appropriation des terrains. Dans ce plan 49 hectares de l'ensemble, tant de ceux qui étaient cédés que de ceux qui devaient être expropriés, étaient affectés à des établissements d'utilité publique, à des établissements maritimes, qui, comme tels, n'étaient pas susceptibles d'une propriété privée, ainsi qu'il résulte de la nature des choses, formellement reconnue et constatée, d'ailleurs, dans les documents qui ont précédé le texte de la loi.

Les conventions nouvelles faites avec le même docteur Strousberg — remarquez-le bien — le dispensaient d'édifier les établissents d'utilité publique qu'il s'est engagé à faire ; on le dispense de l'accomplissement de tous ses

engagements, et les 49 hectares qui étaient réservés, on les lui donne par-dessus le marché!

Ce n'est pas assez; on a trouvé que cet avantage était insuffisant pour le punir de n'avoir pas rempli ses obligations; on y ajoute, par une des conventions qui nous sont soumises, la promesse de lui bonifier, — bien entendu à la Compagnie Immobilière, qui sera substituée au docteur Strousberg, — une somme de 3 millions de francs, pour prix de 10 hectares des terrains qui seront conquis sur le fleuve au moyen de travaux onéreux exécutés aux frais du trésor public.

Tout cela s'est fait sous prétexte de difficultés imaginaires avec le docteur Strousberg, sous prétexte que l'on était obligé de traiter avec lui.

Or, il est plus clair que le jour que si l'on avait dit au docteur Strousberg : Nous allons vous rembourser les trois millions que vous nous avez payés à compte sur cette propriété, le docteur Strousberg serait parti enchanté.

Eh bien, l'opération ainsi faite aurait été moins dommageable que celles qui nous sont soumises.

Le gouvernement aurait renoncé à une somme de 3 millions qu'il avait dans ses caisses, qui formait la garantie du docteur Strousberg, que sa situation eût été meilleure et de beaucoup que celle qu'il s'est faite par les conventions nouvelles. Dans les deux cas, il payait 3 millions; en résiliant, il gardait tous les terrains, pouvait en réserver pour les besoins maritimes et trouver dans le reste au delà de la somme qu'il doit récupérer. Par les conventions nouvelles, tous les terrains sont abandonnés et ne lui procureront que 11 millions de francs.

Je demande maintenant «à quoi bon ces faveurs et pourquoi ne pas exécuter le plan arrêté par le gouvernement, plan qui a été sanctionné par nos successeurs? Y a-t-il quelque difficulté à le faire? Absolument aucune.

En effet, que va faire le gouvernement? Il va exécuter les quais le long de la citadelle du Sud et un bassin de batelage. C'est la partie la plus onéreuse et la plus difficile du plan du docteur Strousberg.

L'Etat, en exécutant les travaux qu'il se charge, dès à présent, d'exécuter réalisera ce plan; il réservera les 49 hectares de terrains affectés à des établissements d'utilité publique, et le surplus des terrains sera vendu au mieux des intérêts du trésor.

Je suppose qu'on ait remboursé le docteur Strousberg que tout soit terminé avec lui; il est évident que l'on trouvera dans les terrains disponibles la somme suffisante pour garantir de la manière la plus absolue les intérêts du trésor.

Je demande donc que la Chambre décide qu'il n'y a pas lieu d'abandonner gratuitement au docteur Strousberg les 49 hectares de terrains qui, d'après la convention faite avec lui, sont affectés à des établissements maritimes.

On vous a dit que les établissements au Sud ne sont pas désirés par la ville d'Anvers. C'est là une invention nouvelle, toute récente, qui n'est apparue que dans ces derniers temps.

Lorsque le plan de ces travaux a été exposé à la Chambre dès 1868, il a été accueilli avec la plus grande faveur par les représentants d'Anvers et par la ville d'Anvers.

Lorsque la convention a été faite avec le docteur Strousberg et a été apportée dans cette enceinte, il y a eu approbation complète et dans cette Chambre et au dehors.

Un seul mot a été prononcé : les finances communales de la ville d'Anvers pourront pâtir de l'exécution de ces travaux, et l'on a invoqué ici même cette circonstance pour en faire honneur à l'administration communale, qui se gardait bien d'en faire un grief contre les travaux projetés.

Quelle approbation plus éclatante que celle-là, venant de ceux qui étaient alors à la tête des affaires de la ville d'Anvers!

On ne redoutait qu'une chose : la grande utilité de ces travaux, on craignait qu'ils n'attirassent trop les navires, qui se détourneraient des anciens bassins et des anciens quais. Mais cette considération secondaire s'effaçait devant l'intérêt du commerce.

On a fait entendre que l'accostage ne pourrait se faire aux quais de la citadelle du Sud par les navires ayant un grand tirant d'eau. D'abord, il n'y pas que des navires du plus grand tirant d'eau; il y en a beaucoup d'autres qui n'ont pas besoin de la plus grande profondeur du fleuve.

Mais précisément le plan qui a été adopté sur la proposition de l'honorable M. Jacobs a pour but d'obtenir la plus grande profondeur le long des quais. C'est par ce motif qu'on les construit fort avant dans le fleuve. Les navires pourront donc se ranger le long des quais, comme ils pourraient pénétrer dans les bassins.

Mais, messieurs, si l'accostage ne doit pas être possible, pourquoi propose-t-on de construire les quais ? Pourquoi l'Etat va-t-il dépenser 10 ou 12 millions de ce chef?

Et si, comme il l'affirme, ces travaux doivent être productifs, comment est-il possible de ne pas maintenir le plan approuvé par l'arrêté royal du 5 mai 1871 ?

Il n'y a donc aucune raison ni financière, ni au point de vue des intérêts de la ville d'Anvers, de ne pas exécuter le plan Strousberg. On l'exécutera en réalité; on fait les dépenses nécessaires, on fait tout ce qui est indispensable, dès à présent, pour assurer l'exécution de ce plan. On le fait au profit d'une société particulière, je voudrais que cela fût fait au profit du trésor public et des intérêts généraux du pays.

M. MALOU, ministre des finances. — Je serais en droit d'opposer la question préalable à l'amendement. Vous venez d'adopter l'approbation de la convention du 10 janvier.

M. FRERE-ORBAN. — Du tout; nous avons voté sur l'ajournement.

M. MALOU, ministre des finances. — En effet, je me trompe. Mais je ferai cette observation-ci :

Peut-on amender une convention? Amender une convention, n'est-ce pas la rejeter ? (*Interruption.*) Mais c'est évidemment le rejet de la convention.

M. FRERE-ORBAN. — Cela s'est fait.

M. MALOU, ministre des finances. — Cela s'est fait, mais on s'entendait avec les cocontractants.

M. FRERE-ORBAN. — Du tout contre les cocontractants.

M. MALOU, ministre des finances. — Du tout, vous ne me citerez pas un seul fait analogue.

Messieurs, l'honorable membre a reproduit en grande partie les observations que nous avons écoutées dans la discussion générale. Aussi ne m'arrêterai-je qu'à deux ou trois points.

L'honorable membre persiste à dire, malgré la démon-

stration que je crois avoir faite d'une manière complète, qu'il y avait 49 hectares des terrains cédés affectés à des travaux maritimes.

Eh bien, j'ai lu à la Chambre, dans une séance précédente, une lettre signée par l'honorable membre lui-même, au moment où l'on a passé le contrat, et d'après laquelle il donnait au docteur le droit de compter, dans les 49 hectares à employer à ces établissements maritimes, tous les terrains qu'il exproprierait jusqu'à la grande enceinte; et c'est ce qu'il a fait parce qu'il y avait là un bénéfice considérable à acheter des terrains de peu de valeur et à revendre, du côté de la ville, une grande partie des terrains qui avaient été repris de l'autre côté.

Voilà un premier point : ce n'est donc pas 49 hectares, c'est 23.

L'honorable membre persiste à dire aussi que nous reprenons la partie onéreuse. Mais c'est là une pure pétition de principe. Les quais, d'après l'opinion de tout le monde, à Anvers, peuvent produire au delà de l'intérêt du coût d'établissement.

Troisième observation : il faut en revenir au plan du docteur Strousberg. Mais personne, à Anvers, ne veut de ce plan ! J'ai démontré, je crois d'une manière irréfutable que lorsque nous avions les quais, il serait absurde, passez-moi le mot, d'immobiliser là un capital considérable, lorsque nous avons un espace suffisant pour agrandir les bassins du Nord. Il serait absurde, — pardonnez-moi le mot, il ne s'applique qu'à la chose, — de vouloir réserver les 49 hectares de terrain pour des établissements maritimes.

M. JACOBS. — J'ai, en effet, signé l'arrêté approbatif du plan que devait exécuter le docteur Strousberg. Je l'ai fait, parce que je n'avais alors qu'une seule chose à faire : exécuter la loi de janvier 1870.

Je n'avais pas combattu cette loi parce qu'au moment où elle était proposée, il s'agissait exclusivement de savoir s'il était utile, pour la ville d'Anvers, que la citadelle du Sud fût démolie, que les fortifications fussent reportées sur la rive gauche et qu'on trouvait là des terrains utilisables, en partie pour des établissements maritimes, en partie pour la bâtisse.

Dans ces conditions, il est certain qu'il y avait avantage à faire la cession. Nous n'avons pas demandé, pour obtenir mieux, d'ouvrir de nouvelles négociations avec le docteur Strousberg et ajournement sur ajournement.

Nous avons accepté le contrat, parce qu'en somme il était bon.

Aujourd'hui que demande M. Frère? Il demande indirectement qu'on en revienne au plan du docteur Strousberg. Et pourquoi y revenir si on peut faire mieux.

Pourquoi ce détour?

Pourquoi proposer de voter sur les 49 hectares? Nous arriverons au même but en votant sur les conventions nouvelles. Si nous ne ratifions pas ces conventions, nous resterons en face de l'ancien plan, des 49 hectares d'établissements maritimes.

La Chambre a donc à se poser aujourd'hui cette question, qui ne se présentait pas devant nous en 1869 : Quelle est, dans l'intérêt public, la meilleure appropriation de ces terrains? Est-ce celle approuvée par l'arrêté royal de 1871 exécutant la loi de 1870 ou bien est-ce celle approuvée par l'arrêté royal de 1871 exécutant la loi de 1870 ou bien est-ce l'appropriation actuelle?

Comme le disait M. le ministre des finances, à Anvers il n'y a aucun doute sur la réponse à faire à cette question.

Elle a été longuement traitée ici, c'est une question d'appréciation dans l'examen de laquelle je n'entre plus parce qu'elle me paraît vidée.

Ceux qui trouvent, comme M. Frère, que la convention de 1869 vaut mieux que celles de 1874 voteront son amendement; ceux qui, comme moi, pensent qu'il faut préférer les nouvelles conventions, voteront contre son amendement.

M. FRERE ORBAN. — L'honorable ministre des finances vient de répéter qu'il ne s'agit pas, dans le plan du docteur Strousberg, de 49 hectares, mais qu'il s'agit d'une quantité moindre, qu'il estime à 23 hectares.

Voici ce que je lis dans la convention du docteur Strousberg, art. 4 :

« Des 98 hectares... faisant l'objet de la cession, 49 *hectares au moins* seront affectés aux établissements maritimes susmentionnés. »

Que répond M. le ministre des finances à ce texte si clair et si précis? M. le docteur Strousberg était autorisé à exproprier des terrains et d'après le plan d'appropriation arrêté le 5 mai 1871 par M. Jacobs, cette expropriation a compris un certain nombre d'hectares qui valaient moins que ceux de la citadelle du Sud et c'est là qu'il plaçait les établissements maritimes. Ce qui restait en plus n'était pas de 49 hectares, mais de 23 hectares seulement, si j'ai bien compris l'honorable ministre.

Mais l'honorable ministre se trompe du tout au tout. D'après la lettre qui a été écrite au docteur Strousberg, au moment où a été signée la convention de 1869, on lui a dit : « Les 49 hectares que vous devez affecter à des établissements d'utilité publique seront pris non seulement des 98 hectares qui vous sont cédés, mais aussi, si les nécessités du plan l'exigent, des hectares que vous allez être autorisé à exproprier. C'est un ensemble sur lequel vous allez opérer. Seulement, en toute hypothèse, il y aura 49 hectares affectés à des établissements d'utilité publique. »

L'opération était, comme on le dit à mes côtés, fructueuse au point de vue financier, en ce sens que les hectares à exproprier devaient moins coûter au docteur Strousberg que les hectares qu'il avait acquis de l'Etat et qu'il pouvait revendre.

Grâce à sa combinaison qui était ingénieusement faite, il plaçait les établissements maritimes, ayant toujours une étendue de 49 hectares, à une distance où les terrains avaient moins de valeur.

Il n'en reste pas moins 49 hectares qui étaient affectés à des établissements d'utilité publique. Qu'en faites-vous, de ces 49 hectares?

Vous les donnez au docteur Strousberg, qui peut les vendre; il en dispose complètement, à une condition : c'est qu'il les transmettra à la Société Immobilière; sinon, non.

Lui, personnellement, ne les aura pas, la Société Immobilière les aura.

L'objection de l'honorable ministre des finances n'est donc fondée à aucun point de vue, de quelque côté qu'on l'envisage, et on la fait, au surplus, tomber, même dans les termes où la pose l'honorable ministre, par ce seul mot ; « Exécuter le plan du docteur Strousberg qui a été arrêté en 1871, par l'honorable M. Jacobs et voilà tout. »

En vain avons-nous dit à l'honorable ministre. « Vous prenez la partie la plus onéreuse de ce plan. Vous exécutez les quais et l'un des bassins. »

Il nous répond : « C'est une pétition de principe que de prétendre pareille chose. »

De l'aveu de tout le monde, à Anvers, les quais seront une opération fructueuse.

Et à la faveur de cette hypothèse, il pense triompher. Si c'est une opération fructueuse, c'est une raison péremptoire de maintenir le plan Strousberg ; vous allez placer à intérêt élevé les capitaux que vous engagez pour l'exécution des quais et du bassin de batelage, tant mieux; le plan Strousberg n'en sera que meilleur; vous rentrerez d'autant plus facilement dans vos fonds en ce qui touche le surplus des terrains, que vous réaliserez assurément pour la somme qui vous est due.

L'honorable M. Jacobs a dû reconnaître qu'à Anvers ses amis et lui avaient applaudi au plan soumis en 1869, par suite de la convention faite avec le docteur Strousberg.

Ce plan n'a été combattu nulle part, ni ici, ni au dehors; mais pour l'honorable membre, la question se pose aujourd'hui comme ceci : Ne peut-on faire mieux? C'était bien, mais ne peut-on faire mieux ?

J'admets la question ainsi posée; qu'entendez-vous par faire mieux? Est-ce mieux au profit d'Anvers ou au profit de la spéculation? Si c'est au profit d'Anvers, il sera assez difficile de démontrer que l'on fait mieux pour Anvers en ne lui réservant pas des terrains que la loi affectait à des établissements maritimes.

En quoi fait-on mieux ? Dans les deux hypothèses, on exécute les quais, il y a identité sous ce rapport; dans le projet actuel, celui qui vous est soumis, on exécute le bassin de batelage; dans le projet que vous repoussez, on exécute le bassin de batelage, mais on réserve de pouvoir exécuter bien d'autres bassins. Mieux faire, c'est donc ce que je vous indique.

En quoi fait-on mieux si l'on donne beaucoup moins au trésor, et si l'on prive le commerce d'établissements maritimes au sud d'Anvers? Je ne vois plus qu'une chose : c'est qu'il est préférable qu'on donne ces terrains pour les vendre et les revendre. Eh! sommes-nous donc ici pour cela; n'avons-nous pas autre chose à faire que de supputer les profits que la spéculation pourra retirer de la vente de ces terrains? Le mieux à chercher, c'est celui qui sera le plus favorable au point de vue du trésor public et surtout au point de vue des intérêts généraux du pays.

— L'amendement de M. Frère-Orban est mis aux voix et rejeté par 71 voix contre 39.

On répondu non :

MM. Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Pety de Thozée, Reynaert, Santkin, Schollaert, Simonis, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut, Vanden Steen, Vander Donckt, Van Hoorde, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vermeire, Verwilghen, L. Visart, Wasseige, Wouters, Anspach, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coremans, Cornesse, Cruyt, de Baets, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Liedekerke, de Montblanc, de Naeyer, de Smet, de Theux, de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Du Mortier, Guyot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Lettenhove, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Lelièvre et Tack.

Ont répondu oui :

MM. Mouton, Muller, Piedbœuf, Pirmez, Puissant, Rogier, Sainctelette, Van Humbeeck, Vilain XIIII, Vleminckx, Warocqué, Balisaux, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, Couvreur, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour, Defuisseaux, de Lexhy, de Lhoneux, Demeur, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints, Dupont, Frère-Orban, Funck, Guillery, Houtart, A. Jamar, E. Jamar, Jottrand, Le Hardy de Beaulieu et Lescart.

M. FRERE-ORBAN. — L'insuccès des divers amendements que j'ai l'honneur de vous proposer ne ralentit en aucune façon mon zèle. Je reste parfaitement convaincu de l'utilité d'amender ces conventions, si c'est possible, et de la nécessité de voter contre l'ensemble de la loi si aucun des amendements n'était adopté. Voici le nouvel amendement que j'ai l'honneur de proposer :

« Amender le 2° comme suit :

« *A.* Le pont mentionné dans la convention du 10 janvier 1874 ne sera exécuté qu'en vertu d'une loi.

« *B.* Il ne sera fait aucune bonification au docteur Strousberg ou à la société qui le représenterait, soit du chef des terrains à conquérir sur l'Escaut par suite de l'exécution, aux frais du trésor, des quais devant la citadelle du Sud, soit du chef des terrains nécessaires pour le bassin de batelage dont il est question à l'article 2 de la convention du 18 mars 1874. «

Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit dans la discussion générale sur la nécessité de réserver l'approbation des Chambres pour l'exécution du pont mentionné dans l'une des conventions qui vous sont soumises.

M. DUMORTIER. — Nous y donnons notre approbation par la loi.

M. FRERE-ORBAN. — Oui; vous approuvez tout. J'en étais certain d'avance.

M. DUMORTIER. — Et vous, vous désapprouvez tout.

M. FRERE-ORBAN. — Je ne désapprouve pas tout, puisque j'ai approuvé la convention faite avec la ville d'Anvers.

Les raisons que j'ai données en faveur de la réserve de l'approbation ultérieure des Chambres pour l'exécution de ce point sont tirées du danger qu'il peut présenter, selon l'opinion d'un certain nombre d'hommes incontestablement compétents.

Il n'y a, d'ailleurs, aucun inconvénient à faire cette réserve; elle est toute dans l'intérêt d'Anvers. La ville d'Anvers a cru qu'ultérieurement elle pourrait se prononcer à l'égard de ce pont.

Elle s'est trompée. — Si la modification que je propose n'est pas adoptée, il dépendra exclusivement du gouvernement d'exécuter le pont comme il le voudra et il sera même tenu de l'exécuter en vertu de la convention qu'il a faite.

Il est vrai qu'on a déclaré lestement qu'on pourrait ne

pas exécuter la convention faite avec la Compagnie immobilière, sauf à lui payer des dommages-intérêts. (*Interruption.*) Non-seulement, un tel procédé doit être hautement répudié comme contraire à la bonne foi qui doit présider à l'exécution des contrats, mais, comme on le fait remarquer, il pourrait fort bien n'être pas admis par les tribunaux. Je veux supposer qu'on en soit quitte pour des dommages-intérêts. Pourquoi exposer éventuellement l'Etat à payer des dommages-intérêts ?

La deuxième partie de l'amendement est destiné à empêcher un acte incompréhensible de s'accomplir.

On veut bonifier ; c'est-à-dire déduire de 14 millions une somme de 3 millions environ pour payer des terrains que l'exécution des travaux que va faire l'Etat lui fera conquérir sur le fleuve.

Jamais assurément, au grand jamais, on n'a pu imaginer qu'on ferait une pareille convention.

L'Etat se charge de dépenser 12 millions de francs pour exécuter des quais, conquérir dix hectares de terrains sur le fleuve et il paye ces dix hectares à la compagnie !

Voilà la situation.

Non-seulement, messieurs, il y a cette énormité, mais elle aura des conséquences dont on ne paraît pas se douter.

Vous avez voté une loi portant que le prix des terrains de la citadelle du Sud, c'est-à-dire 14,000,000 sera affecté à l'exécution de fortifications pour remplacer celles qu'on supprime.

Messieurs les anti-militaristes de cette assemblée ont sommé le gouvernement de prendre l'engagement le plus formel de ne pas excéder d'un centime ces 14,000,000, et d'exécuter avec ces 14,000,000 l'enceinte et les forts qui doivent remplacer la citadelle du Sud supprimée.

Nous avons pris cet engagement et les plans des nouvelles fortifications ont été faits en conséquence.

Eh bien, la proposition que vous fait le gouvernement est de vendre les terrains de la citadelle non plus 14 millions comme cela devait se faire, mais pour 11 millions seulement. C'est donc une réduction de 3 millions, qui entraîne l'obligation de voter un crédit d'égale somme pour exécuter la loi du 10 Janvier 1870. On ouvrira le crédit par la loi dont nous nous occupons ou par une loi spéciale, mais un crédit de 3 millions de francs sera indispensable pour achever les fortifications.

Entendez-le bien ! pour exécuter les fortifications.

Voilà ce qu'on vous propose.

On vous propose, en réalité, sous la forme d'une bonification, de réduire de trois millions le prix d'acquisition des terrains de la citadelle du Sud.

On vous propose de les vendre pour 11 millions et de prendre l'engagement de voter un crédit de trois millions pour exécuter les fortifications.

La loi du 10 Janvier 1870 existe toujours, messieurs, elle n'est point rapportée, on ne veut pas la changer et l'autorité militaire ne cédera point les fortifications actuelles sans qu'on exécute les fortifications qui ont été décrétées par cette loi.

Que va faire M. le ministre des finances ? Il faut qu'il s'explique nettement, sans ambages, sans circonlocutions. Il faut qu'il vous dise comment il va exécuter la loi de 1870 et quels fonds il y affectera, s'il fait cadeau au docteur Strousberg de 3 millions de francs sur le prix d'acquisition, en se chargeant d'exécuter des quais pour une somme de 10 à 12 millions.

J'invite M. le ministre des finances à s'expliquer ; je l'invite à dire s'il est disposé à proposer un crédit de 3 millions pour exécuter la loi de 1870, puisqu'il propose d'accorder une réduction de 3 millions sur le prix de vente stipulé par le traité de 1869.

M. MULLER. — La Chambre est si bien disposée !

M. FRÈRE-ORBAN. — Elle votera.

M. MALOU, ministre des finances. — L'amendement de l'honorable membre se rapporte à deux objets : le pont dont nous avons déjà beaucoup parlé, et la seconde question par laquelle il vient de terminer ses observations.

Quant au pont, voici, ce me semble, ce qui résultera, ce qui résulterait pour parler au conditionnel, du vote du projet.

Le projet ne contient pas de crédit pour la construction du pont. D'après la convention, la compagnie qui reprend les terrains doit donner à l'Etat des actions pour la valeur du pont, estimée au maximum de 4 millions et demi. Il résulte de là que, de deux choses l'une : ou bien le gouvernement jugera qu'il y a lieu de réaliser les 4 millions et demi d'actions ou bien il fera l'avance du prix que devra coûter la construction du pont, en réservant les actions. Mais dans l'une et l'autre hypothèse, le mode d'exécution du pont ne pourra être décrété que par une loi.

M. FRERE-ORBAN. — La Chambre est obligée.

M. MALOU, ministre des finances.— Mais je devrais tant dire en une fois, et cela m'est impossible. Je dis que l'exécution en principe est seule décrétée dans ce système, et qu'il faudra une loi pour déterminer le mode d'exécution du pont et pour allouer le crédit ou donner l'autorisation de vendre les actions pour payer le pont. Or, on peut différer sur le point de savoir si tel système du pont pourrait être nuisible ; mais il est certain que la seule objection présentée sous ce rapport par l'honorable membre pourra être résolue en modifiant le plan de telle manière, que le pont ne puisse pas nuire au régime du fleuve. C'est là la véritable et seule garantie que l'on doit avoir, ce me semble, à cet égard.

Messieurs, j'ai eu l'honneur de vous dire précédemment, et l'honorable membre lui-même l'a rappelé, que l'administration d'Anvers avait écrit dans plusieurs localités, notamment en France et dans les Pays-Bas, pour avoir des renseignements sur l'effet produit par les divers ponts qui avaient été établis. J'ai demandé la communication des pièces reçues. Je les ai eues hier; je les ai examinées avec la plus grande attention, et il y a deux analogies, deux seulement: ce sont les ponts de Bordeaux et de Rotterdam et les analogies sont, selon moi, décisives à ce point de vue.

Je pense que la Chambre me saura gré de ne pas entrer dans des détails; mais il résulte des éléments que je réunirai dans une note, en ce qui concerne ces deux ponts, qu'aucune modification ne s'est présentée quant au régime des fleuves (1).

(1) D'après une lettre du ministre de l'intérieur des Pays-Bas, les grands ponts pour chemins de fer construits à Culembourg, Bommel, Hedel, Rotterdam, Dordrecht et sur le Moerdyck n'ont produit aucun effet appréciable sur l'affouillemeno ou l'envasement du lit des fleuves et ne pouvaient pas en produire.

A Bordeaux, la largeur est plus grande; à Rotterdam, elle et de quelques mètres plus petite que celle de l'Escaut rectifié.

D'ailleurs, ainsi que j'ai déjà eu l'honneur de le déclarer à la Chambre, la commission, qui sera nommée immédiatement après le vote de la loi, aura à examiner, sous tous les rapports, les questions techniques et spécialement la grande question d'intérêt national engagée dans ce débat : procurer à Anvers les moyens d'obtenir le plus grand développement commercial possible et, pour en assurer le maintien permanent, aviser à ce que l'Escaut ne soit pas envasé et que les passes soient améliorées sur tout le parcours du fleuve, en rade et en aval d'Anvers.

La question technique, en ce qui concerne le pont, se présentera donc lorsque le gouvernement prendra une des deux résolutions que j'ai indiquées tout à l'heure. Je ferai connaître dans une note, je le répète, quelles sont les raisons puisées dans l'expérience d'autrui qui doivent nous rassurer en ce qui concerne la conservation de la rade d'Anvers.

Je rappelle encore notamment l'approbation complète donnée par le Waterstaat du royaume des Pays-Bas, et c'est dans les Pays-Bas que nous trouvons les meilleures analogies, ainsi que l'expérience acquise par la construction de plusieurs grands ponts.

L'honorable membre nous dit : Il y a un mensonge dans la convention. Vous parlez du prix de 11 millions et vous proposez de céder des terrains.

La convention additionnelle a modifié la première. Si la première existait seule, je comprendrais l'observation. On a porté dans la première convention le prix intégral, et on a fait une seconde convention en disant qu'elles se modifieraient l'une l'autre.

Pourquoi fait-on cette combinaison, et d'abord quel est le décompte des terrains?

Les 98 hectares qui ont été vendus par la convention de 1869 comprennent même une partie du lit de l'Escaut. Ainsi, la Compagnie doit payer jusqu'à la laisse de basse mer; et la différence entre la laisse de basse mer et la laisse de haute mer est à peu près de moitié.

L'emprise qu'on fait sur l'Escaut se compose de deux parties : 4 hectares 62 centiares jusqu'à la laisse de marée basse, — et cette partie-là est payée par la Compagnie et comprise dans le prix des 98 hectares; — et de la marée basse au quai 5 hectares 62 centiares, ce qui fait 10 hectares et 14 centiares d'emprise totale.

Le quai se composera d'une bande de 45 mètres qui est réservée pour l'utilité publique, et d'une autre bande de 15 mètres réservée pour la voirie. Le quai aura donc 60 mètres.

Eh bien, là, comme pour le bassin de batelage, voici la stipulation qui a été faite et la raison de la stipulation.

Je suis parti de cette idée que l'entreprise des quais et du bassin de batelage était productive, et que c'était une concession que j'obtenais en reprenant dès à présent, à une condition meilleure que celle qui avait été stipulée primitivement, l'usage de l'objet réservé par la convention du mois de janvier.

L'Etat bonifiera à la Compagnie une bande de 45 mètres en ce qui concerne les quais, et la surface d'eau seulement en ce qui concerne le bassin de batelage; là aussi la combinaison est la même.

Il doit y avoir une largeur de quai le long du bassin de batelage d'au moins 15 mètres pour l'utilité publique et de 15 mètres pour la voirie.

Il en résulte que nous reprenons les terrains au dessous du prix de revient général.

Etait-il possible de stipuler que, en reprenant à la Compagnie ce qu'elle considère comme avantageux, il y aurait, en outre, un abandon de terrain?

Je ne l'ai pas pensé. Il m'a paru qu'il était équitable de tenir compte de ce fait. Je n'y vois pas une énormité.

L'honorable membre me fait remarquer que les fonds à provenir de l'aliénation des terrains ont une affectation déterminée par la loi. Cela est très vrai et c'est pour cela et parce qu'en 1869, on considérait comme urgents les travaux militaires....

M. FRERE ORBAN. — Oh!

M. MALOU, ministre des finances. — Voulez-vous que je dise nécessaires au lieu de *urgents*? (*Interruption.*)

S'ils n'étaient pas nécessaires, pourquoi les avez-vous proposés? Je prends le texte de la loi de 1869; vous avez considéré ces travaux comme nécessaires en 1869 : ce n'est pas trop dire que d'ajouter qu'ils sont devenus urgents en 1874.

Comment ferait-on? Je place pour compte du trésor, dans la construction de ces établissements maritimes, un capital qui sera productif; il est évident que je devrai demander, si les besoins des travaux militaires l'exigent,

---

Il en est de même du pont construit à Tamise sur l'Escaut.

Rotterdam. — La largeur du pont un peu oblique qui est en construction à Rotterdam est de 342m50. — Il y a quatre piles d'une épaisseur de 10m00, sauf une qui a 12m00.

Les deux travées de rive ont : l'une 36m00, l'autre 36m50, les trois travées centrales ont 90m00 d'axe en axe des piles.

Un autre pont existe à 55m00 environ de celui-ci.

L'administration communale de Rotterdam donne les renseignements suivants :

« Il est impossible jusqu'à présent de se prononcer sur l'influences des piles sur la profondeur du fleuve, attendu qu'il résulte du projet (cahier des charges) que la construction de ces piles vient seulement d'être mise en adjudication et qu'en conséquence elle ne sont pas encore achevées. Cette influence est d'ailleurs très peu sensible d'après les observations qui ont été faites sur les piles du pont du chemin de fer de l'Etat sur la Meuse et qui existent depuis environ trois ans.

« Le fond de la rivière est néanmoins garanti ou armé autour de ces piles contre l'affouillement et l'envasement, comme nous le ferons et comme les dessins et le plan l'indiquent, par des caissons et des enrochements.

« La durée de la marée, qui a lieu deux fois en vingt-quatre heures, est d'environ quatre heures chaque fois. La différence de niveau entre le flux et le reflux est, en moyenne. 1m 15. Cette différence atteint extraordinairement 3m60 pendant les marées les plus fortes.

Bordeaux. — La largeur du pont de Bordeaux entre les culées est de 500m02. Il y a six piles tubulaires. Chacune des travées de rive a 57m36 et chacune des cinq travées centrales 77m06. Sur la rive gauche se trouve en outre un viaduc métallique de 129m11 de longueur.

Les piles ont été descendues à des profondeurs comprises entre 16m89 et 17m58 au-dessous du niveau moyen de la mer.

Jusqu'à ce jour on n'a remarqué aucun changement appréciable dans le profil du lit de la rivière. Le pont est établi depuis quatorze ans environ. — Commencé le 1er mai 1858, le pont a été terminé vers le milieu 1860.

L'amplitude de la marée varie entre 4m80 hautéur normale et 6m27 hauteur maxima.

Le prix de l'entreprise était de 2,994,000 francs, mais l'entrepreneur a perdu à peu près 800,000 francs. — Pour être rémunérateur, le prix aurait dû être de 3,800,000 francs.

Proportionnellement, le pont sur l'Escaut, étant admise la largeur normale de 370m00, piles comprises, serait de 2,800,000 francs.

Au pont de Bordeaux, il y a deux voies de chemin de fer, mais pas de voie carrossable.

un crédit pour exécuter ces travaux. (*Interruption.*) Mais cela va de soi. Je dis que si les travaux militaires l'exigent on devra demander un crédit; mais si les prévisions qui ont été faites pour la vente des autres terrains militaires étaient notablement dépassées, je n'aurais pas de crédit à demander. (*Interruption.*)

Je cherche à expliquer franchement et complétement la situation telle qu'elle est : ayez donc un peu de tolérance je vous prie.

Je dis ceci : On a affecté les 14 millions à des travaux militaires et, de plus, ceux qui sont compris dans le projet de loi relatif au fonds spécial.

Il est déjà certain qu'une bonne partie de ces terrains et d'autres terrains que ceux de la citadelle du Sud se réaliseront à un prix supérieur aux évaluations de 1869.

Ainsi, pour Charleroi seul, il n'y a pas exagération à espérer une augmentation de 1,500,000 à 2,000,000 de francs, d'après les ventes déjà faites.

J'ai donc posé à la Chambre cette hypothèse, très franchement, très loyalement : Si je reprends les millions qui ont reçu cette destination en 1869, soit 2,820.000 francs, si les dépenses militaires l'exigent et si la vente des autres terrains militaires ne comble pas la différence, je serai obligé de demander des crédits.

Il n'y a rien de caché là dedans. Je pense aussi que cela est complétement clair, et que l'on ne se méprendra pas sur les conséquences de la situation qui nous est faite.

M. FRÈRE-ORBAN. — Il s'agit, en réalité, de deux ponts : l'un qui est à faire sur l'Escaut devant la ville d'Anvers, et l'autre, un pont d'or, qui est composé de l'abandon gratuit de 49 hectares et du payement de 10 hectares conquis sur la fleuve, lequel pont est destiné à faire passer du docteur Strousberg à la Société immobilière les terrains de la citadelle du Sud. Je m'occupe d'abord du premier. L'honorable ministre des finances nous dit, à propos de ce premier pont : Le projet de loi ne contient pas de demande de crédit pour l'exécuter. Nous serons obligés d'en demander un. Par conséquent, la Chambre sera saisie de la question du pont.

En procédant comme l'indique l'honorable ministre des finances, la Chambre sera en face d'une obligation qu'elle aura contractée. Elle n'aura plus à décider si elle veut oui ou non exécuter ce pont; elle sera tenue de l'exécuter; elle devra accomplir loyalement l'engagement qui aura été pris.

Tout au contraire, si vous adoptez ma proposition, la situation reste entière. La Chambre aura à décider ultérieurement si elle veut oui ou non exécuter ce pont. L'honorable ministre des finances dit : C'est une question technique.

Il peut y avoir des ponts qui présenteraient des inconvénients; il y en a d'autres qui n'en offriront pas; ce sont des points sur lesquels la Chambre aura à se prononcer. Pourquoi remettre en cette matière un blanc seing au gouvernement, quand tout le monde fait des réserves, quand tout le monde proteste contre une décision actuelle et immédiate? Ce n'est pas par opposition au pont que je fais ma motion. Je n'ai pas d'opinion formée à cet égard. Il est possible qu'il soit utile, il est possible que, placé à un autre endroit, il n'ait pas les inconvénients qu'il présenterait si on le rapprochait trop des terrains à vendre.

Encore une fois, quel inconvénient y a-t-il à ce qu'on décide aujourd'hui que le pont ne sera exécuté qu'en vertu d'une loi? Impossible de signaler aucun inconvénient; il n'y en a pas.

Le second point ou le second pont présente certainement une question des plus graves et des plus délicates.

M. DEMEUR. — On pourrait ajourner à demain la suite de la discussion.

Plusieurs voix : Oui, oui! A demain!

M. FRERE-ORBAN. — Il y aura probablement d'autres orateurs sur cette question; je demande qu'on me permette de continuer. Ceci en vaut la peine.

Les choses commencent à s'éclaircir un peu. A l'origine, dans la première phase, quand j'ai exposé l'étrange combinaison — je vous le rappelle, — elle parut si extraordinaire à l'honorable ministre lui-même, qu'il s'écria que je me trompais du tout au tout; il n'y avait rien d'exact dans ce j'énonçais; je confondais tout; des dénégations successives ont accueilli mes affirmations. Aujourd'hui le fait est certain : il y a une bonification de 3 millions, projetée sur le prix des terrains. On veut déduire 3 millions du prix convenu en 1869. Le fait est maintenant certain, indubitable; et cette réduction se fait, — chose prodigieuse! — elle se fait pour des terrains que l'Etat conquerra par les travaux exécutés par lui.

Certainement, ce sera la chose la plus extraordinaire qui se soit accomplie en Belgique depuis 1830.

Ces terrains, conquis par l'Etat, par ces travaux, donneront lieu à une réduction du prix de vente consenti!

C'est un cadeau fait de propos délibéré avec la volonté formelle de donner 3 millions de francs, au préjudice du trésor. Ce n'est pas autre chose, il est impossible de le qualifier autrement.

Voix a la gauche : Très bien!

M. FRERE-ORBAN. — Il n'y a aucune raison pour agir ainsi.

Que nous dit l'honorable ministre des finances?

On avait vendu tous les terrains, à charge d'exécuter un ensemble de travaux. J'ai entièrement modifié cet arrangement; je me suis chargé de l'exécution des travaux et, puisque je reprends les terrains, je dois les payer.

Mais pourquoi ne les réservez-vous pas dans cette cession nouvelle qui comprenait déjà quarante-neuf hectares, quarante-neuf hectares déjà donnés gratis?

Pourquoi n'avez-vous pas stipulé dans ce nouveau contrat que les terrains conquis sur le fleuve resteraient la propriété de l'Etat? Rien au monde n'aurait été plus juste et plus équitable.

La seconde objection que j'ai faite à cette incroyable opération est celle-ci : une loi formelle affecte 14 millions de francs, produit de la vente des terrains de la citadelle du Sud, à l'exécution des travaux militaires qui doivent remplacer ceux qui sont supprimés.

Vous serez obligé, ai-je dit à l'honorable ministre des finances, de solliciter un crédit de 3 millions des Chambres pour compléter les engagements consacrés par la loi de 1870.

Et que me répond l'honorable ministre?

Il me répond ceci : Si les fonds sont en effet insuffisants,

il faudra bien solliciter un crédit. Mais ils seront manifestement insuffisants; il n'y a pas de doute à cet égard : ils seront insuffisants. Oh ! me dit l'honorable ministre, j'ai d'autres terrains à vendre ; je vendrai des terrains à Charleroi, à Tournai et dans d'autres villes et, comme j'aurai fait des recettes, et bien, je les appliquerai à l'exécution des travaux d'Anvers. Mais c'est précisément ce que je vous reproche de faire. Vous constatez ainsi que vous aurez un déficit et vous vous réservez de le combler par d'autres ressources.

Si vous appliquez les fonds provenant de l'aliénation des terrains de Charleroi ou d'ailleurs aux travaux de fortifications d'Anvers, c'est que vous aurez créé un vide de 3 millions dans la caisse du trésor, en réduisant de trois millions le prix des terrains de la citadelle du Sud.

Eh bien, je demande si la Chambre est disposée à consentir à une pareille opération, si elle peut la sanctionner de son vote, si elle peut consentir, au détriment du trésor public, à déduire trois millions du prix de vente des terrains de la citadelle du Sud, alors que le docteur Strousberg a déjà été exonéré de tous ses engagements, et que 49 hectares de terrain affecté à des établissements d'utilité publique lui ont été abandonnés ? (*Interruption*).

M. MALOU, ministre des finances. — Messieurs, l'honorable membre a mis, dans le discours que vous venez d'entendre, de plus grands mots que dans le premier, mais il n'y a pas mis une raison de plus.

M. FRERE-ORBAN. — La raison est celle-ci : vous faites un cadeau de trois millions.

M. MALOU, ministre des finances. — Je ne vous ai pas interrompu.

M. FRERE-ORBAN. — Et moi, je vous interromps.

M. MALOU, ministre des finances. — Je crois que l'honorable membre veut être libéral, et il ne sait pas être juste. Je ne puis pas dire un mot sans que l'honorable membre me répète encore une fois les mêmes expressions très épicées dont il couvre la pauvreté de ses arguments. (*Interruption.*)

Qu'ai-je dit ? Si je donnais tous les terrains et tous les profits des terrains, il y aurait de quoi s'indigner. Mais pas du tout. Je déduis de l'opération la partie la plus productive et une grande partie de ce qui était compris dans la vente des premiers terrains. Et ces faits légitiment, expliquent et justifient certainement ce qui a été fait pour quiconque voudra examiner la chose impartialement.

L'honorable membre voudrait qu'on eût modifié le contrat en ce sens que l'État eût pris ce qu'il considérait comme un avantage, et qu'à raison de ce premier avantage, il en eût stipulé un second, c'est-à-dire, de livrer beaucoup moins de terrains et d'en obtenir le même prix, puis de recevoir en outre les 4 millions et demi pour le pont. Eh bien, je n'ai pas cru que cela fût possible, et je suis convaincu que lorsque l'émotion de l'honorable membre sera calmée, il sera du même avis.

Je suis profondément convaincu que lorsque cette loi sera votée, elle sera sanctionnée par l'opinion publique. (*Interruption.*)

Des membres a droite : Oui ! Oui !

Des membres a gauche : Non ! non ! jamais !

M. MALOU, ministre des finances. — L'opinion publique sanctionnera cette loi et je demande à la Chambre de voir dans les colères mêmes qu'elle excite la grandeur de l'acte qu'elle est appelée à sanctionner. (*Interruption.*)

Ce qu'il y a de grand, c'est d'avoir satisfait, dans des conditions favorables, à un immense intérêt national... (*Interruption*) et je me console facilement de toutes les difficultés que j'ai rencontrées jusqu'à présent et de toutes les accusations que je rencontre ici : je n'en appelle pas à la postérité, mais à ce que tout le monde pensera dans six mois. (*Interruption.*)

M. FRERE-ORBAN. — L'honorable ministre des finances essaye de se couvrir en invoquant la grandeur de l'acte qu'il vient de poser.

De quoi donc nous occupons-nous ? Est-ce le projet relatif à la ville d'Anvers qui est en question ? Nous l'avons voté et l'on a été impuissant à démontrer qu'il ne pourrait s'accomplir entièrement, si l'on rejetait la convention passée avec l'Immobilière. (*Interruption.*)

Voix a gauche : C'est cela !

M. FRÈRE-ORBAN. — L'acte que vous avez fait et que, pour ma part, j'improuve, cet acte serait repoussé, que les engagements pris vis-à-vis d'Anvers resteraient, à tous les points de vue, les mêmes et seraient exécutés.

On exécuterait toujours, à Anvers, la rectification des quais, ce qui est l'objet de la convention du 18 Janvier que nous avons votée. On exécuterait les quais du docteur Strousberg et le bassin de batelage en maintenant le plan arrêté le 5 mai 1871.

Il n'y aurait aucune partie des projets arrêtés avec la ville qui pût rester en souffrance.

L'honorable ministre des finances s'imagine qu'à l'aide de quelques mots qu'il a prononcés il empêchera l'opinion publique de voir au fond de cet acte ce qui s'y trouve réellement. Qu'il ne se fasse pas illusion : lorsqu'on rapprochera cet acte de la position qu'a occupée longtemps l'honorable ministre des finances, quand on dira : « L'ancien président de la Société immobilière... » (*Interruption.*)

A droite : Oh ! oh !

A gauche : Oui ! oui ! (*Interruption.*)

M. DU MORTIER. — Je demande la parole pour un rappel au règlement. (*Interruption.*)

A gauche : Non ! non !

M. DU MORTIER. — Je demande le rappel à l'ordre de l'honorable membre. (*Interruption*)

C'est une imputation odieuse et que tous nous désapprouvons ! (*Interuption.*)

L'article 21 du règlement porte que toute imputation de mauvaise intention est interdite. Or, les paroles que vient de prononcer M. Frère sont une imputation de mauvaise intention au détriment du trésor public. Je demande donc le rappel à l'ordre.

M. FRERE-ORBAN. — Je ne pense pas que l'interruption de l'honorable membre soit prise au sérieux par personne. J'ai le droit, j'ai le devoir.... (*interruption*)... de dire quelle est la situation de ceux qui contractent au nom de l'Etat, quels sont les engagements qu'ils prennent en son nom. J'ai le droit de dire que, quand on rapprochera l'acte dont il s'agit de l'ancienne qualité de celui qui l'a négocié, de sa position d'ancien président du conseil d'administration de l'Immobilière, d'ancien administrateur et directeur de la Société Générale qui a le plus grand

intérêt dans la Société immobilière, je dis que jamais l'opinion publique ne sanctionnera un pareil acte... (*Interruption.*) Jamais!

Vous avez le droit d'énoncer le contraire de ce que j'exprime.

Vous avez le droit d'affirmer que l'opinion publique vous approuvera ; vous pouvez le croire...

M. DU MORTIER. — M. le président, j'ai demandé le rappel à l'ordre de l'honorable membre. (*Interruption.*)

M. FRERE-ORBAN. — Si l'honorable M. Du Mortier veut bien me permettre de continuer... (*Interruption.*)

L'honorable membre devrait le savoir par une longue expérience, ses interruptions ne m'empêcheront pas de dire ce que je dois dire; elles ne m'obligeront pas davantage à dire autre chose que ce que je veux dire.

Selon moi, l'opinion publique, déjà profondément émue.... (*Interruption.*) le sera bien davantage encore après votre vote. (*Interruption.*)

En vérité, messieurs, je crains bien que vous ne vous fassiez de singulières illusions lorsqu'il s'agit d'apprécier le côté moral des actes. Il semble que tous les actes vous soient indifférents (*Interruption.*) oui, que tous les actes vous soient indifférents; le ministère a parlé, le ministère a agi, cela vous suffit...

M. DE BAETS. — C'était ainsi autrefois.

M. DEFUISSEAUX. — Cela ne serait pas une raison.

M. WASSEIGE. — Vous vous trompez d'époque.

M. FRERE-ORBAN. — Je ne comprends pas.

M. WASSEIGE. — Vous vous trompez d'époque...

M. FRERE-ORBAN. — Je ne sais ce que vous voulez dire. Vous ne nous avez épargné, pendant treize ans, les attaques d'aucun genre et les plus ignominieuses; vous nous avez répété, pendant treize ans de suite : L'opinion publique vous condamne, l'opinion publique est contre vous; pendant treize ans nous nous sommes soumis au jugement de l'opinion publique. Est-ce parce que je constate que vous avez ainsi déclamé longtemps sans fruit et sans résultat, que je me trompe d'époque?

M. WASSEIGE. — Ce n'est pas cela que j'ai dit.

M. FRERE-ORBAN. — Qu'est-ce alors?

M. WASSEIGE. — Vous le savez bien.

M. FRERE-ORBAN. — Je ne vous comprends pas. L'honorable ministre des finances prétend que la reprise, à la compagnie, de la partie la plus fructueuse de son entreprise, explique qu'il ait dû lui bonifier la valeur des terrains. Voilà le seul argument que fait valoir l'honorable ministre des finances.

Eh bien, qu'il propose une chose: qu'il propose de laisser à la Compagnie Immobilière le soin d'exécuter la construction des quais et du bassin de batelage.

Il est assurément étrange que, lorque ces obligations pèsent sur le docteur Strousberg, on répète à l'envi qu'il a pris des engagements trop onéreux, qu'il a vainement colporté sa concession partout sans trouver qui voulût l'exécuter. et que le jour où l'État prend à ses charges la partie la plus difficile et la plus onéreuse de cette entreprise en exonérant la Compagnie immobilière du soin de l'accomplir, elle se transforme tout à coup en une affaire des plus fructueuses et que l'on cause préjudice à la Compagnie en la lui enlevant.

Eh bien, il faut la lui laisser; que la Compagnie ait à payer non plus 8 millions, mais 11 millions à l'État; que le gouvernement renonce à son droit d'option, peut-être...

M. JACOBS. — Personne à Anvers ne voudrait de cela.

M. FRERE-ORBAN. — L'administration d'Anvers craignait une compagnie qui lui ferait concurrence; elle n'a plus rien à redouter à cet égard et c'est d'ailleurs une considération trop secondaire pour qu'elle puisse justifier l'abandon d'une somme de 3 millions au préjudice du trésor, pour justifier la réduction de 8 millions d'une créance de 11 millions.

Voilà contre quoi nous protestons; voilà ce qui est déplorable; voilà ce qui est inouï et ce qui, je le répète, ne sera pas sanctionné par l'opinion publique.

M. MALOU, Ministre des finances. — L'honorable membre m'a reproché, — et c'est le seul reproche que j'accepte, — de n'avoir pas prouvé la connexité des deux conventions.

J'avais cru pouvoir m'en référer aux souvenirs de la Chambre. Il suffit de lire l'article 12 de la convention du 16 Janvier pour voir qu'elle est inexécutable si le pont ne se fait pas.

Quant à la question soulevée par l'honorable membre, pour la quatrième ou cinquième fois, de savoir si je suis à l'état de suspicion légitime parce qu'autrefois j'ai été président de la Compagnie Immobilière, eh bien, non seulement je suis impassible, parce que j'ai la sérénité d'une bonne conscience, mais je suis impassible parce que tout homme qui aura lu les débats me rendra cette justice, que ce n'est pas moi qui ai choisi mon acheteur, que si j'ai fait ce traité, c'est parce que l'État n'était plus libre, et que l'honorable membre avait fait le contrat de 1869.

Tout le monde se dira, et l'opinion unanime de la ville d'Anvers, qui pèse bien pour quelque chose dans la balance, dira que c'est un grand résultat que d'avoir amené un accord complet pour réaliser l'un des ouvrages les plus grands qui auront été faits de notre temps, et pour le réaliser dans des conditions telles, que j'obtiendrai en réalité plus que l'honorable membre n'avait stipulé en 1869.

Messieurs, l'honorable membre nous a rappelé que, plusieurs fois, lorsque nous étions dans l'opposition, nous en avons appelé à l'opinion publique. Oui, messieurs, cela est naturel, lorsqu'on est dans l'opposition. Eh bien, il ne s'agit pas de treize années; il ne s'agit pas même de treize mois : la moitié du pays va être consultée; nous attendons avec confiance son verdict.

Voix a droite : Très-bien !

M. JACOBS. — Je me plais à croire que l'expression a trahi la pensée de M. Frère quand il a laissé entendre tout à l'heure que la majorité n'était pas sensible au côté moral des choses.

Au nom de mes collègues de la droite comme au mien, je lui déclare que c'est le côté auquel nous sommes le plus sensibles. Ce n'est pas à l'aune dont il a parlé que nous nous mesurons.

M. BARA. — Non; témoin la nomination de M. de Decker comme gouverneur.

M. JACOBS. — M. de Decker est un homme que chacun estime; nous ne regretterons jamais sa nomination.

Le reproche de n'être pas assez sensible au côté moral

des choses, s'il portait, atteindrait la ville d'Anvers comme la majorité parlementaire.

Il semble, à vous entendre, que si la ville d'Anvers tout entière applaudit au projet de la loi dans sa forme présente, c'est parce que ce prétendu cadeau de 3 millions qu'elle va partager avec l'Immobilière, lui fait fermer les yeux sur les défauts du projet au point de vue moral, au point de vue de l'intérêt général.

Anvers ne compterait que des hommes avides, insensibles au côté moral des choses et dont on a fermé la bouche au moyen d'un cadeau de 1,500,000 francs! (*Interruption.*)

M. BARA. — Vous avez été désavoué par Anvers.

M. JACOBS. — Quand vous représentez les Anversois comme les complices du gouvernement dans l'accomplissement d'une œuvre peu morale, vous êtes aussi injustes à leur égard qu'à l'égard de la majorité.

Je comprends les critiques que vous venez d'entendre lorsqu'on envisage isolément une partie du contrat avec l'Immobilière; mais on doit l'examiner dans son ensemble.

L'État, dit-on, va conquérir 10 hectares sur le fleuve et c'est l'Immobilière qui en profitera; c'est un cadeau fait par l'État à l'Immobilière et à son associée, la ville d'Anvers.

Voyons, messieurs, en quoi le contrat primitif a été modifié. On a laissé à la Société immobilière plus de terrains à revendre que n'en avait originairement le docteur Strousberg; elle revendra les uns à des particuliers; d'autres, une partie de ceux qui sont conquis sur le fleuve, au gouvernement qui exploitera les quais et le bassin du batelage.

Voilà l'avantage du contrat de 1874 sur celui de 1869; regardons maintenant la contre-partie.

Que lui enlève-t-on? On lui enlève la concession de tous les établissements maritimes, entrepôts, quais et bassins; et quand le docteur Strousberg demandait la concession des établissements maritimes, il croyait demander une chose qui avait de la valeur; sinon, il ne l'eût pas demandée. On lui impose l'obligation de fournir gratis à l'Etat trois hectares de plus que le docteur, pour l'emplacement de la station.

M. JOTTRAND. — A 25,000 francs l'hectare.

M. JACOBS. — Je ne sais ce qu'ils coûteront, je ne sais ce qu'il faudra dépenser pour les niveler, mais cela constitue un élément dont il faut tenir compte.

Ce que je dis, c'est que vous ne pouvez juger une convention dans son ensemble en n'en envisageant qu'une partie isolément. Il faut examiner la convention dans son ensemble, les clauses bonnes comme les mauvaises.

M. FRÈRE-ORBAN. — Lesquelles?

M. JACOBS. — Quoi! on prive complétement le docteur Strousberg de ses établissements maritimes.

M. SAINCTELETTE. — Je demande la parole.

M. JOTTRAND. — Cela a toujours été un obstacle à la réalisation des plans du docteur.

M. JACOBS. — Les quais n'ont jamais été un obstacle à son entreprise, et les bassins n'eussent pas été sans rapporter quelque chose.

Voyez ce qui se passe en ce moment à Rotterdam; une société particulière, devenue concessionnaire des terrains de l'autre rive de la Meuse, a au moins autant de foi dans le rapport des établissements maritimes qu'elle y créera que dans celui des terrains adjacents.

Enfin, messieurs, troisième obligation nouvelle qu'on impose, la société devra remettre à l'Etat des actions à concurrence du coût du pont sur l'Escaut.

On dit à la Compagnie : Vous n'aurez plus ni quais ni bassins; vous donnerez trois hectares de plus au gouvernement pour la station; vous rembourserez le coût du pont, et, en échange, vous serez payée pour tout le terrain que d'autres que vous consacreront à des établissements maritimes.

Voilà la combinaison dans son ensemble.

Si l'on n'en envisage qu'une clause, elle peut paraître exorbitante; mais lorsqu'on combine les diverses clauses du contrat entre elles, lorsqu'on rapproche, je le répète, les bonnes des mauvaises, on doit avouer que la convention ne mérite pas toutes les épithètes qu'on lui a données, on reconnaît que ce n'est pas un cadeau fait à l'Immobilière et à la ville d'Anvers.

DES MEMBRES : Aux voix! Aux voix!

M. SAINCTELETTE. — Messieurs, je veux me borner à vous présenter.

VOIX A DROITE : La clôture est demandée.

M. SAINCTELETTE. — Vous ne savez pas ce que je vais dire. (*Interruption.*) L'honorable ministre des finances...

VOIX A DROITE : Non, non, la clôture!

M. SAINCTELETTE. — On ne peut pas finir aujourd'hui, voulez-vous remettre à demain la suite de la discussion?

DES VOIX : A demain!

VOIX NOMBREUSES : Non, non, la clôture!

M. MALOU, ministre des finances. — Nous ne pouvons pas terminer la discussion aujourd'hui; je crois qu'il est bien plus naturel qu'on remette la suite de la discussion à demain. (*Interruption.*)

Je proposerai ce moyen terme-ci : qu'on tâche de terminer quant au point dont nous nous occupons et qu'on remette la suite à demain. (*Interruption.*)

Nous ne pouvons pas complétement finir. Nous avons encore trois appels nominaux et encore au moins trois amendements.

M. SAINCTELETTE. — Voici, messieurs, le seul point dont je veuille parler : c'est de la somme qui doit être payée à la Société immobilière pour la reprise des terrains conquis sur l'Escaut.

L'honorable ministre des finances justifie la disposition de l'article 2 en disant qu'il a fait cette concession à la Compagnie du Sud, parce qu'il lui a retiré la partie la plus avantageuse, la plus fructueuse de l'opération, l'exploitation des quais et du bassin de batelage.

L'honorable M. Frère dit que ce n'est pas avoir imposé un sacrifice à la Compagnie du Sud que de lui avoir retiré l'exploitation de ces quais et de ce bassin de batelage, mais l'avoir exonérée d'une dépense quasi improductive.

Il est évident que selon que l'on croit que l'honorable M. Malou a raison dans son appréciation des produits futurs du quai ou que l'on croit que c'est l'honorable M. Frère qui a raison, que selon que l'on pense que l'exploitation des quais sera fructueuse ou qu'on pense qu'elle ne le sera pas, la disposition de l'article 2 peut se justifier ou doit être considérée comme tout à fait injustifiable.

M. FRERE-ORBAN. — On ne veut pas écouter, il y a un parti pris de ne pas écouter. Je demande formellement la remise de la séance à demain.

Des membres : Non ! non !

M. FRERE-ORBAN. — Je demande l'appel nominal.

M. LE PRÉSIDENT. — M. Sainctelette a la parole ; elle lui est continuée.

M. SAINCTELETTE. — M. le président, je ne puis continuer au milieu du bruit.

Des membres : Parlez ! parlez !

M. LE PRÉSIDENT. — J'invite la Chambre au silence.

M. SAINCTELETTE. — Je dis donc, messieurs, et c'est un point très délicat, que selon que l'on partage l'opinion de l'honorable M. Malou ou l'opinion de l'honorable M. Frère sur la question de savoir quels seront les résultats de l'exploitation des quais et du bassin de batelage, on peut trouver qu'il a été imposé un sacrifice à la Compagnie du Sud, ou qu'il lui a été fait, au contraire, un grand avantage.

Or, la question de savoir quels seront les produits de l'exploitation des quais du Sud et du bassin de batelage est très-incertaine.

Je propose donc de subordonner le payement de la somme de 3 millions aux résultats de cette exploitation. Je propose de décider que le payement des 3 millions à faire, d'après la convention du 18 mars, ne sera fait que sur le produit des quais du Sud ; c'est-à-dire que, si l'opération est bonne, si les quais du Sud rapportent le produit considérable que prévoit M. le ministre des finances, la disposition de l'article 2 sera exécutée ; mais que si, au contraire, les prévisions de l'honorable M. Frère se trouvent justifiées, si l'exploitation des quais du Sud, au lieu d'être une exploitation fructueuse, est une exploitation qui ne donne que des résultats médiocres ; que, par conséquent, la Compagnie du Sud ait été débarrassée d'une charge au lieu d'être gratifiée d'un avantage, je propose qu'alors il ne lui soit rien payé.

Je propose donc, pour le cas où la résolution proposée par l'honorable M. Frère ne serait pas votée, et en ordre subsidiaire, l'amendement que voici.

Plusieurs membres : Aux voix ! aux voix !

M. MALOU, ministre des finances. — A mon tour, je demande la remise à demain. Je n'ai jamais eu de parti pris dans cette discussion ; j'examinerai, d'ici à demain, s'il y a moyen de faire quelque chose dans le sens indiqué par l'honorable membre ; je lui donnerai des explications plus détaillées sur le produit présumé du quai. Comme nous touchons à une question délicate, celle des contrats, je tâcherai de m'entretenir, avant la séance de demain, avec mes co-contractants.

Je vous prie de croire que, dans cette affaire, je tâcherai de me dégager jusqu'au bout de toute espèce de préoccupation personnelle et que mon désir le plus sincère est d'arriver à la meilleure solution possible, au point de vue des intérêts que j'ai la mission de défendre.

MOTION D'ORDRE.

M. DUMORTIER. — Si la Chambre remet la discussion à demain, je demanderai qu'elle s'ajourne demain soir. *(Interruption.)*

Des membres : Nous déciderons cela demain.

— La séance est levée à 5 heures et demie.

Séance du 1er Avril 1874.

PRÉSIDENCE DE M. TACK, PREMIER VICE-PRÉSIDENT.

Suite de la discussion des articles du projet de loi sur les installations maritimes d'Anvers.

La discussion continue sur l'article 1er et les amendements.

M. MALOU, ministre des finances, et **M. SAINCTELETTE** demandent la parole.

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre des finances.

M. SAINCTELETTE. — Je prie M. le ministre des finances de me laisser présenter quelques observations.

M. MALOU, ministre des finances. — Non ; j'ai la parole et j'ai le droit de la garder.

Messieurs, j'ai fait ce que j'avais promis dans la séance d'hier. J'ai examiné le sous-amendement de l'honorable M. Sainctelette et j'ai prié les représentants de la ville d'Anvers et de la Compagnie immobilière de me communiquer le résultat de leur examen.

D'accord avec mes cocontractants, j'accepte le sous-amendement de l'honorable M. Sainctelette en le complétant par l'addition des mots : « du bassin de batelage et des quais dont il est bordé. »

Je n'y ajoute en réalité rien, parce qu'il serait impossible d'admettre que le régime, en ce qui concerne les terrains destinés au bassin de batelage, fût différent de celui qui est applicable aux quais.

Cette adhésion donnée par mes coassociés prouve à l'évidence qu'ils croient, comme je l'ai dit moi-même, à la productivité des établissements maritimes.

M. SAINCTELETTE. — Messieurs, hier, au milieu du bruit, de l'impatience et de la fatigue de la Chambre, je n'ai pas pu donner à ma pensée tous les développements nécessaires, et rédigeant immédiatement l'amendement que j'ai eu l'honneur de vous soumettre, je n'ai peut-être pas donné à la formule de cette pensée toute la précision désirable.

M. MULLER. — On ne laissait pas parler !

M. SAINCTELETTE. — On ne voulait pas laisser parler. La droite était pressée d'en finir quand même.

Moi-même, j'éprouvais la fatigue d'une séance de plusieurs heures et dussé-je m'accuser d'un peu de précipitation, je n'ai ni obtenu, ni pris le temps de rédiger à tête reposée cette disposition complexe et délicate.

Après quelques instants, j'ai reconnu nécessaire de lui donner une forme mieux définie sur deux points.

D'abord, peut-être ai-je mal à propos qualifié une proposition de sous-amendement.

Cette qualification a été reproduite dans le bulletin qui a été distribué ce matin. Mais, dans ma pensée, ma proposition n'était qu'un amendement subsidiaire de la proposition de M. Frère-Orban, c'est-à-dire que s'il était voté qu'une bonification serait faite à la Compagnie immobilière, je venais seulement proposer à la Chambre le mode d'après lequel cette bonification serait établie à la Société immobilière.

Il doit donc être bien entendu que, dans ma pensée, la proposition n'était qu'un amendement venant après le rejet

de l'amendement par lequel M. Frère-Orban demande la suppression absolue de toute bonification.

Au fond, voici l'observation que j'ai à faire : je n'ai entendu hier et je n'entends aujourd'hui qu'une bonification soit allouée à la Compagnie immobilière à raison des terrains conquis sur l'Escaut ou des terrains formant l'emplacement des bassins de batelage, que si cette bonification est payée à l'aide des bénéfices nets à réaliser par l'exploitation de ces ouvrages.

En effet, dans quelles conditions le débat s'est-il engagé devant vous ? L'honorable M. Frère a reproché au gouvernement de faire un cadeau de 3 millions à la Compagnie du Sud et, pour se défendre de ce reproche, le gouvernement a dit que nous oublions qu'il enlève à la Compagnie, par la reprise de l'exploitation des quais du Sud et des bassins du commerce, une source considérable de produits, source que M. Jacobs a prophétisé devoir être une source d'or et que le M. ministre des finances déclare devoir donner *un produit largement rémunérateur du capital engagé.*

Vous oubliez, nous disait le gouvernement, que j'ai arraché cette concession importante à la Compagnie du Sud. Or, c'est en compensation de ce sacrifice que je lui accorde aujourd'hui une bonification de 3 millions.

A quoi l'honorable M. Frère répondait que, selon lui, il était très probable que l'opération de l'exploitation des quais du Sud et du bassin de batelage ne serait pas fructueuse et que, par conséquent, il n'hésitait pas à dire que, loin d'imposer un sacrifice à la compagnie, on l'avait, au contraire, dégrevée d'une charge.

Dans ces conditions, la question est donc de savoir quel sera l'avenir de l'exploitation des quais et du bassin de batelage.

Si cet avenir doit être productif d'un revenu net, évidemment en le lui retirant, on impose à la Compagnie immobilière un sacrifice ; mais si, au contraire le résultat de cette exploitation n'est pas rémunérateur, s'il ne produit pas le remboursement des frais de gestion et l'intérêt des capitaux engagés, plus un bénéfice, alors l'honorable M. Frère a raison ; alors en retirant cette opération à la Compagnie du Sud, au lieu de lui imposer un sacrifice, on l'a déchargée d'une opération qui, en définitive, l'aurait constituée en perte.

J'ai donc pensé que, dans cet état de choses, le seul parti rationnel à prendre était de subordonner la compensation à accorder à la compagnie à l'existence du sacrifice prétenduement imposé, c'est-à-dire, que si l'exploitation des quais du Sud est fructueuse, il peut y avoir lieu d'accorder une bonification à la compagnie, dans la mesure même de cette opération, et qui si elle est mauvaise, il n'y a pas lieu de lui accorder une bonification quelconque.

C'est mû par ces considérations, qu'en revoyant ma rédaction, je lui ai donné la forme plus précise que voici :

En cas de rejet de l'amendement de M. Frère-Orban, portant suppression absolue de toute bonification, je propose l'amendement subsidiaire suivant :

« La somme à payer à la Compagnie immobilière de Belgique, en exécution de l'article 5 du contrant du 10 janvier 1874, modifié par l'article 2 du contract additionnel du 18 mars 1874, ne lui sera comptée que pour autant qu'elle soit fournie par l'excédant net du produit des taxes maritimes perçues, à raison des quais du Sud et du bassin de batelage, sur les frais de gestion et l'intérêt à 5 p. c. des capitaux nécessaires à la construction de ces ouvrages.

Vous apercevez tout de suite la différence qu'il y a entre cette rédaction revisée et la rédaction hâtive que j'ai déposée hier et que le gouvernement s'approprie aujourd'hui.

Dans ma pensée, je le déclare formellement, il n'a jamais été question d'abandonner purement et simplement à la Compagnie immobilière le produit brut des taxes perçues à raison de l'exploitation des quais. Ma proposition, dans ces termes, n'aurait eu aucune valeur ; elle consisterait tout simplement en un transfert de crédit, à payer les 3 millions à la Compagnie immobilière à l'aide des recettes opérées sur les quais du Sud, au lieu de le faire avec d'autre agent du trésor ; dans ces termes, je me serais permis de soumettre à la Chambre ce que je n'hésiterais pas à appeler une véritable niaiserie.

Je n'ai donc pu, dans l'ordre d'idées où je m'étais placé, soumettre à la Chambre que l'idée de faire porter la bonification sur le produit net de l'opération et de subordonner la bonification à la réalisation de ce produit net. Eh bien, pour que cette réalisation d'un produit net s'accomplisse, il faut que l'exploitation des quais du Sud paye d'abord les frais de gestion, puis l'intérêt du capital engagé, et en second lieu qu'elle laisse un excédant.

Cela est évident, et pour rendre ma pensée plus claire, je vais appliquer de suite quelques chiffres à la situation. Supposons que les quais du Sud coûtent 12 millions, soit une rente de 600,000 francs, les frais de gestion seront de 150,000 francs pour les 3,300 mètres de quais du Sud, depuis l'extrémité amont de l'ancien quai jusqu'au musoir Sud de l'écluse du Kattendyk ; les quais du Sud ayant 1,100 mètres de longueur, la gestion de ces 400 mètres coûtera donc environ 50,000 francs.

Par conséquent, il est clair que si les taxes maritimes, perçues le long des quais du Sud et à raison du bassin de batelage, ne produisent pas 650,000 francs, l'opération ne laisse point de boni, et que dès lors, la Compagnie immobilière, en repassant à l'Etat l'œuvre de la création et de l'exploitation des quais du Sud, aurait fait une excellente affaire, et n'aurait eu à supporter aucune espèce de sacrifice. En ce cas, je dis qu'il ne lui est absolument rien dû.

Si, au contraire, les taxes perçues le long des quais du Sud rapportent par exemple 1,200,000 francs, soit cet intérêt largement rémunérateur du capital engagé, que signalait M. Malou, la convention laisse un revenu net de 1,200,000 francs, moins 650,000 francs, soit 550,000 francs. Or, si cet état de choses se prolonge plusieurs années, il est clair qu'en reprenant l'exploitation des quais du Sud, l'Etat aurait imposé à la Compagnie immobilière un sacrifice réel, et les articles 5 et 2 pourraient alors, en une certaine mesure, du moins, se justifier.

Voilà le point de vue auquel je me suis placé hier, le point de vue auquel je me mets encore aujourd'hui, et je ne puis pas comprendre que le gouvernement veuille en quelque sorte jouer sur les mots, profiter de ce que, dans

un moment de fatigue, d'hésitation, de tumulte général dans une Chambre, un membre n'aurait pas complétement rendu sa pensée, assez nettement mis les points sur les *i*.

Ce serait là un procédé auquel je ne me serais jamais cru exposé de la part de l'honorable ministre des finances.

En résumé, je demande au gouvernement si nous sommes d'accord sur la rédaction revisée dont je viens de de donner lecture. Je déclare que s'il ne l'entend pas comme je viens ds dire, je retirerai mon amendement et que je serai le premier à voter contre.

— L'amendement de M. Sainctelette est appuyé. Il fait partie de la discussion.

M. MALOU, ministre des finances. — J'admets, sans aucune difficulté, quo l'honorable membre a entendu présenter un amendement subsidiaire, et non pas un sous-amendement; en d'autres termes, l'honorable membre désire que la Chambre vote en premier lieu sur la proposition plus radicale, plus absolue de l'honorable M. Frère.

Si cette proposition n'est pas admise, on devrait mettre aux voix, selon l'honorable membre, la proposition subsidiaire; mais ce qui m'étonne et ce que je regrette beaucoup, c'est qu'après m'être mis d'accord, sur une formule, avec ceux qui ont signé les conventions dont il s'agit, on y substitue, non pas un changement de rédaction, mais un véritable changement de système.

D'après la rédaction qui nous a été distribuée hier au soir et que j'ai soumise à l'administration communale d'Anvers et à la Compagnie immobilière, on devait imputer la somme due pour les terrains, sur les produits tant du quai que du bassin de batelage. Nous sommes d'accord également que les mots « bassin de batelage » devaient s'y trouver et qu'il fallait faire mention aussi des quais de ce bassin.

D'après l'amendement présenté aujourd'hui, ce ne serait plus du tout cela. Si je l'ai bien saisi, l'honorable membre voudrait, non pas seulement qu'il portât sur le produit net, mais sur le bénéfice total, sur le bénéfice absolu.

Ainsi, je comprendrais qu'on déduisit les frais de gestion pour établir le produit net; mais lorsque je trouve dans une formule le mot produit, je dois croire qu'il s'agit du produit net tout au moins.

Ce n'est plus cela aujourd'hui ; l'on ne bonifierait que la différence au delà de 5 p. c., tandis qu'il est bien notoire qu'en faisant ce calcul, on donnerait à l'Etat un bénéfice, puisqu'il emprunte des capitaux à un taux beaucoup plus favorable qu'à 5 p. c.

Une voix : On pourrait mettre 4 p. c.

M. MALOU, ministre des finances. — Ce serait une quatrième addition.

Je fais remarquer à la Chambre que cela est regrettable, parce que la discussion que nous avons ici se rattache à un accord et à des contrats.

L'honorable membre retirant son amendement, il ne nous reste qu'à le reprendre, parce que, en appelant la Chambre à voter sur cette proposition, il sera démontré de nouveau à quel point et le gouvernement, et les intéressés eux-mêmes, — c'est-à-dire, non-seulement la Compagnie immobilière, mais encore la ville d'Anvers, — ont foi dans la productivité de l'entreprise maritime.

Je reconnais qu'il est possible, dans une discussion aussi chaude que celle d'hier, que la pensée de l'honorable membre n'ait pas été complétement rendue ; mais je fais remarquer encore une fois à la Chambre qu'entre la proposition que j'ai eu à soumettre à mes cocontractants et celle d'aujourd'hui, il n'y a pas seulement un changement de rédaction, mais un changement de système.

Voilà, messieurs, ce que je dis très simplement et sans aucune espèce de malice.

M. LE PRÉSIDENT. — M. le ministre des finances reprend donc l'amendement de M. Sainctelette, avec les modifications qu'il y a apportées ?

M. MALOU, ministre des finances.— Oui, M. le président.

M. SAINCTELETTE. — Messieurs, j'ai été fort surpris d'entendre l'honorable ministre des finances déclarer qu'il y a entre les deux rédactions autre chose qu'un changement de système.

J'ai donné à l'honorable ministre des finances l'assurance que ma pensée était hier la même qu'aujourd'hui. J'ai donné cette assurance au gouvernement, je l'ai donnée à toute la Chambre avec la plus entière sécurité de conscience et avec la plus entière liberté d'esprit. Je n'ai jamais entendu que par le mot *produits* on pût entendre autre chose que le mot produit net.

Le gouvernement entend par là le produit brut, le revenu brut d'une taxe.

Je ne crois pas que la pensée puisse venir à qui que ce soit que j'aie entendu proposer au gouvernement de dépenser par le trésor 12,000,000 pour construire des quais et d'abandonner les revenus de ces quais à l'immobilière. C'est cependant là l'interprétation que le gouverment donne à mon amendement en entendant par « produits » les produits « bruts. »

Je n'ai pas eu un instant cette idée. Après réflexion, je me suis demandé si l'amendement proposé excluait toute discussion ultérieure et c'est alors que j'ai pensé qu'il serait bon de viser le produit net et de le définir.

Je l'ai défini en défalquant des revenus bruts, comme cela se fait dans toutes les opérations industrielles du monde, les frais de gestion et les intérêts du capital engagé.

J'en appellerai de l'opinion de M. le ministre des finances, qui me fait un signe de dénégation, à celle de la Société immobilière elle-même. Je suis intimement convaincu que, quand la Société immobilière établit son bilan distribue des bénéfices, elles fait entrer, dans son prix de revient, les intérêts des capitaux engagés au même titre que les frais généraux.

Cela se fait dans toutes les opérations industrielles et il ne m'est pas venu un instant à la pensée qu'il pût en être autrement ici.

Je dois le dire, messieurs, et je le regrette, on me fait ici une querelle de mots.

Si, au lieu d'être dans l'assemblée représentative du pays, nous étions au palais, je dirais que c'est une chicane de procureur.

S'il est regrettable que la rédaction présentée par moi hier à 5 heures et demie n'ait pas eu toute la portée, toute la précision voulue, il est bien plus regrettable encore que le projet présenté par le gouverement ait besoin d'être tant

remanié, si bien qu'au dernier moment, le gouvernement en revise encore la rédaction.

Le gouvernement trouve bon aujourd'hui l'amendement que j'ai déposé hier. Que ne l'avait-il introduit dans le projet primitif ? On aurait alors eu le temps de l'examiner. Mais non, il faut tout faire au triple galop et le gouvernement, qui lui-même revise sans cesse sa rédaction, ne s'étonnerait pas que, nous aussi, nous ayons besoin de revoir nos amendements.

Vous pouvez voter, messieurs, la rédaction qui vous a été soumise hier et dont le gouvernement vient de s'emparer. Mais vous ferez une chose qui sera qualifiée très sévèrement partout ailleurs que dans le monde des affaires.

M. FRERE-ORBAN. — Toutes les questions qui s'agitent en ce moment ont au fond assez peu d'importance après la déclaration qui a été faite par le gouvernement.

Que l'on vote directement sur la question de savoir si l'on gratifiera la Compagnie d'une somme de trois millions pour les terrains conquis sur l'Escaut aux frais du trésor, ou que l'on vote sur la proposition nouvelle que le gouvernement vient de faire en s'appropriant, contre la pensée évidente de l'honorable M. Sainctelette et malgré ses déclarations expresses l'amendement qu'il avait déposé, la situation sera exactement la même. Seulement, dans le premier système, la bonification se faisait par réduction sur le prix d'achat. Dans le second système, le remboursement se fera par un prélèvement sur le produit du bassin et des quais. Voilà toute la différence. Mais il en peut résulter une situation qui mérite d'être éclaircie et sur laquelle une explication est indispensable.

Dans le premier système, celui de la bonification imaginée par M. le ministre des finances, la Compagnie, au lieu de payer 11 millions à l'Etat, ne payait que 8 millions.

Dans le second système, il faut qu'elle paye 11 millions. C'est bien ainsi que l'entend M. le ministre des finances ?

M. MALOU, ministre des finances. — Oui.

FRERE-ORBAN. — Elle payera 11 millions.

L'Etat, j'imagine, n'aura pas d'intérêts à bonifier à la compagnie? Car, si l'Etat va payer un intérêt sur les 3 millions qu'elle verse provisoirement sauf à être remboursée plus tard, il est clair que la compagnie ne s'expose à aucun sacrifice dans une pareille opération. Elle payera 11 millions; mais comme elle doit recevoir ensuite et par parties 3 millions, l'Etat lui bonifiant les intérêts de cette somme, on ne voit pas la différence qu'il y aurait, au fond, entre le premier système et le second. Je suppose donc qu'il n'y a pas d'intérêts à payer et que c'est ainsi que l'on pourra dire qu'il y a une petite diminution du très gros avantage stipulé.

Sinon, ce serait une véritable mystification. (*Interruption.*)

Evidemment. Car alors il n'y aurait pas un iota de changé entre la proposition primitive et la proposition nouvelle.

Je demande, sur ce point, une explication de M. le ministre des finances.

M. MALOU, ministre des finances. — L'explication sera beaucoup plus courte encore que les brèves observations que vous venez d'entendre.

La situation qui résulterait de l'adoption de la proposition que nous avons reprise, serait celle-ci : La Compagnie doit l'intérêt sur toutes les sommes qu'elle n'a pas payées. Ainsi, à partir du 31 décembre prochain, elle doit, d'année en année, payer le prix par cinquième, et elle bonifie 3 p. c. sur le solde dont elle demeure débitrice envers l'Etat.

Dans le système de l'amendement que j'ai repris, je ne veux plus dire l'amendement de l'honorable membre il doit naturellement et nécessairement être fait, au même taux d'intérêt, un compte de compensation, et c'est ainsi que la chose a été comprise dans la conférence que j'ai eue ce matin avec les intéressés.

M. FRERE-ORBAN. — Il est donc clair que l'on veut bonifier des intérêts à la Compagnie. Par conséquent, la proposition n'a absolument rien de sérieux.

La situation est identiquement ce qu'elle était à l'origine. Toujours la même somme de 3 millions doit être bonifiée à la Compagnie. Celle-ci n'a pas, comme le voulait l'honorable M. Sainctelette, à courir la chance d'être payée sur le *bénéfice*, c'est-à-dire, sur le produit déduction faite des intérêts des capitaux engagés, mais sur un produit brut qui existera nécessairement, et partant laisse à la compagnie la certitude d'être remboursée en principal et intérêts.

C'est compter beaucoup sur la crédulité des gens que d'inférer de là comme l'a fait l'honorable ministre des finances, que les intéressés dans cette affaire donnent ainsi une nouvelle preuve de leur confiance dans l'opération relative à la construction du bassin et des quais. Leur confiance va jusqu'à penser que ces établissements produiront quelque chose au delà des frais d'administration !

L'Etat qui aura dépensé 12 millions au moins pour la construction des quais, payera un intérêt sur un capital de 3 millions dont il réduit le prix d'achat des terrains faits par la Compagnie immobilière, qui percevra tous les produits de ces établissements jusqu'au remboursement de sa créance !

Il fallait laisser faire les quais et le bassin par la Compagnie immobilière, c'eût été beaucoup plus simple, et lui laisser jusqu'au rachat, tous les bénéfices de l'opération.

Mais j'ai une autre observation à faire.

J'avertis l'honorable ministre des finances qu'il devra introduire une disposition spéciale dans la présente loi ou soumettre ultérieurement un projet de loi, pour régaliser les diverses opérations qui sont comprises dans ses propositions.

Il ne pourra être question de faire de bonification par des comptes comme on en peut faire dans les sociétés anonymes. Quand il s'agit de comptes de l'Etat, il faut se conformer à la disposition constitutionnelle qui veut que toutes les recettes et toutes les dépenses figurent dans les budgets et dans les comptes.

Il faudra donc une disposition législative, autorisant le gouvernement à agir dans le sens de ses propositions.

M. MALOU, ministre des finances. — L'honorable membre revient sur la question de savoir s'il faillait laisser les quais à la Compagnie immobilière. Au début

de la discussion, l'honorable M. Sainctelette a demandé que l'on établit l'unité d'exploitation et c'est à ce résultat que nous sommes arrivés.

Je crois donc qu'il est inutile d'insister encore sur ce point.

J'ai déjà fait remarquer les avantages de la situation nouvelle.

Quant à la discussion sur les mots « produits nets, » pendant que j'étais, et cela pendant une vingtaine d'années dans une carrière industrielle et financière close aujourd'hui, j'ai fait beaucoup de bilans ; et j'ai toujours vu partout établir la distinction entre l'intérêt et le dividende.

On appelle produit net le produit que donne une opération industrielle ou financière, après déduction des frais de gestion et non pas après déduction de l'intérêt ; et tous les bilans que j'ai vu faire, tous ceux de l'Immobilière notamment, sont faits de cette manière.

Je dis ceci pour démontrer que j'ai dû comprendre la chose comme je vous l'ai expliquée tout à l'heure.

Messieurs, l'honorable membre a soulevé une autre question nouvelle, comme était nouvelle pour moi la question soulevée hier par l'honorable M. Sainctelette.

On peut nous reprocher sûrement de ne pas avoir prévu ce que l'honorable M. Sainctelette vous disait hier ; mais j'espère qu'on ne nous reprochera pas d'avoir tenté d'entrer dans les vues que l'honorable membre exprimait alors et qui, je dois le dire, se sont quelque peu modifiées aujourd'hui par la rectification qu'il a faite et à laquelle je n'ai pas du tout envie de contredire.

Mais l'honorable M. Frère, disais-je, a soulevé une question toute nouvelle. Il m'a demandé s'il ne faudrait pas une loi de comptabilité spéciale.

C'est possible.

M. FRERE-ORBAN. — Non pas une loi de comptabilité spéciale.

M. MALOU, ministre des finances. — Non, une loi réglant le mode de crédit et le mode de bonification, enfin tout ce qui se rattache à l'ensemble de la comptabilité actuelle.

Jusqu'à présent, je n'avais pas entrevu la nécessité d'une pareille disposition ; et, en effet, le système du projet de loi consiste à dépenser un capital pour lequel il faudra nécessairement demander des crédits à la Chambre ; à confier la gestion de l'entreprise créée au moyen de ce capital, à la ville d'Anvers, cette dernière tenant la comptabilité sous le contrôle de l'Etat et le partage étant contractuellement réglé.

Jusque-là, je ne vois pas en quoi il y aurait nécessité de rien changer en ce qui concerne la comptabilité et le vote des crédits, tels qu'ils existent.

Pour toutes les autres recettes de l'Etat, on ouvrira au budget des voies et moyens, lorsque les quais seront faits, une rubrique spéciale : « produit des quais et du bassin d'Anvers ; quoique, au surplus, l'Etat n'ait rien à faire, ce me semble, qu'à demander à la Chambre, comme on l'a annoncé dans l'Exposé des motifs, les crédits qui seront nécessaires.

Toutefois, je ne me refuse pas à examiner cette question ; elle pourra l'être lorsque, à raison des nécessités qui pourraient résulter de la loi actuelle, il y aurait une dérogation ou une modification quelconque à faire à la loi générale sur la comptabilité de l'Etat, au budget et au contrôle à exercer sur les dépenses et les recettes de l'Etat.

M. FRÈRE-ORBAN. — J'ai été mal compris par l'honorable ministre des finances. Je ne pense pas qu'il y ait la moindre modification à faire à la loi sur la comptabilité de l'Etat ; j'ai fait remarquer sur un point, à l'honorable ministre des finances, qu'il ne peut pas faire de bonification en vertu du contrat qu'il nous propose, mais qu'il faut que cette bonification ait lieu en vertu d'une disposition législative.

Prenons le mode qui avait été indiqué dans le premier système. La compagnie devait une somme de 11 millions, mais, dans une hypothèse donnée, on lui rachetait des terrains et l'on stipulait qu'une bonification équivalente à 3 millions lui serait faite.

Qu'étaient ces deux opérations ? L'une consistait et une recette de 11 millions qui devait figurer dans les comptes de l'Etat ; l'autre était un achat de terrains qui devait également figurer dans les comptes. On ne pourrait porter le solde dans ces comptes pour terminer l'opération, parce que, dans cette hypothèse, une disposition constitutionnelle serait violée : celle qui exige que toutes les recettes et les dépenses de l'Etat figurent dans les budgets et dans les comptes.

Or, il y aurait une dépense, pour achat de terrain, qui n'aurait figuré dans aucun budget et n'aurait été l'objet d'aucun crédit législatif.

C'est à cela seulement que j'ai fait allusion. Il en serait de même quant au nouveau mode d'opérer la bonification.

Les dépenses comprises dans le projet de loi exigeront des crédits spéciaux ; les recettes s'opéreront conformément aux dispositions de la loi.

— La discussion est close.

M. LE PRÉSIDENT. — Il va être procédé au vote sur les amendements de M. Frère-Orban.

M. FRÈRE-ORBAN. — Je demande que l'on vote d'abord et par l'appel nominal sur le littéra *A*.

M. LE PRÉSIDENT. — Le vote portera donc d'abord sur le littéra *A*, ainsi conçu :

« *A*. Le pont mentionné dans la convention du 10 janvier 1874 ne sera exécuté qu'en vertu d'une loi... »

— Il est est procédé au vote par appel nominal sur le littéra *A* de l'amendement de M. Frère-Orban.

95 membres prennent part au vote.
60 disent non.
35 disent oui.

En conséquence cette partie de l'amendement de M. Frère-Orban n'est pas adoptée.

Ont dit oui :

MM. Van Humbeeck, Vleminckx, Anspach, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, Couvreur, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour, Defuisseaux, de Lexhy, Demeur, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints, Dupont, Frère-Orban, Funck, Guillery, A. Jamar, E. Jamar, Jottrand, Le Hardy de Beaulieu, Lescarts, Mouton, Muller, Piedbœuf, Pirmez, Puissant, Rogier et Sainctelette.

On dit non :

MM. Vanden Steen, Vander Donckt, Van Overloop, Van

Wambeeke, Verbrugghen, Vermeire, Verwilghen, Vilain XIIII, A. Visart, L. Visart, Wasseige, Wouters, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coremons, Cornesse, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Liedekerke, du Moerman d'Harlebeke, de Montblanc, de Naeyer, de Smet, de Theux, de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Du Mortier, Gayot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Lelièvre, Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Notelteirs, Pety de Thozée, Reynaert, Royer de Behr, Santkin, Schollaert, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut et Tack.

Il est procédé au vote par appel nominal sur le § 2, littéra *B*, de l'amendement de M. Frère-Orban, ainsi conçu :

« *B*. Il ne sera fait aucune bonification au sieur Strousberg ou à la société qui le représenterait, soit du chef des terrains à conquérir sur l'Escaut par suite de de l'exécution, aux frais du trésor, des quais devant la citadelle du Sud, soit du chef des terrains nécessaires pour le bassin de batelage, dont il est question à l'article 2 de la convention du 18 mars 1874. »

Des membres : L'appel nominal !

— Il est procédé à l'appel nominal.

94 membres y prennent part;
60 membres répondent non.
34 membres répondent oui.

En conséquence l'amendement n'est pas adopté.

Ont répondu non :

MM. Vanden Steen, Vander Donckt, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vermeire, Verwilghen, Vilain XIII, L. Visart, Wasseige, Wouters, Anspach, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coremans, Cornesse, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Derlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Liedekerke, de Moerman d'Harlebeke, de Montblanc, de Naeyer, de Smet, de Theux, de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Du Mortier, Guyot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Lelièvre, Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Notelteirs, Pety de Thozée, Reynaert, Royer de Behr, Santkin, Schollaert, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut et Tack.

Ont répondu oui :

MM. Van Humbeeck, Vleminckx, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, Couvreur, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour. Defuisseaux, de Lexhy, Demeur, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints, Dupont, Frère-Orban, Funck, Guillery, A. Jamar, E. Jamar, Jottrand, Le Hardy de Beaulieu, Lescarts, Mouton, Muller, Piedbœuf, Pirmez, Puissant, Rogier et Sainctelette.

M. LE PRÉSIDENT. — Vient maintenant l'amendement de M. Sainctelette.

M. SAINCTELETTE. — J'ai déclaré que je retirais cet amendement. *(Interruption.)* On veut forcer ma pensée.

M. MALOU, ministre des finances. — Mais non; il s'agit du nouvel amendement que vous avez substitué au premier.

M. LE PRÉSIDENT. — C'est ainsi que je l'entendais aussi.

M. SAINCTELETTE. — Je demande le vote sur mon dernier amendement.

Des voix : Une nouvelle lecture!

(M. le président relit l'amendement de M. Sainctelette reproduit ci-dessus.)

M. MALOU, ministre des finances. — Il est bien entendu que l'on mettra ensuite aux voix l'amendement que j'ai repris?

M. LE PRÉSIDENT. — Oui, M. le ministre. Que ceux qui sont d'avis d'adopter l'amendement de M. Sainctelette veuillent bien se lever.

Des membres a gauche : L'appel nominal !

M. LE PRÉSIDENT. — Il est trop tard, l'épreuve était commencée.

— L'amendement de M. Sainctelette, mis aux voix, n'est pas adopté.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets maintenant aux voix l'amendement repris par M. le ministre des finances.

Il est ainsi conçu :

« La somme à payer en exécution de l'article 2 de la convention du 18 mars 1874, ne lui sera comptée que par imputation sur les produits des taxes perçues à raison des quais du Sud, du bassin de batelage et des quais. »

Des membres : L'appel nominal !

M. MULLER — Est-ce le produit net?

M. MALOU, ministre des finances. — Je tiens à donner à l'honorable M. Muller l'explication qu'il réclame afin qu'il n'y ait pas d'équivoque.

J'entends par produits, le produit net, déduction des frais de gestion.

M. SAINCTELETTE. — Et de l'intérêt ?

M. MALOU, ministre des finances. — Mais non !

— Il est procédé au vote, par appel nominal, sur l'amendement de M. le ministre des finances.

94 membres y prennent part.
59 répondent oui.
35 répondent non.

En conséquence, l'amendement est adopté.

Ont répondu oui :

MM. Vanden Steen, Vanden Donckt, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vermeire, Verwilghen, Léon Visart, Wasseige, Wouters, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coomans, Coremans, Cornesse, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Liedekerke, de Moerman d'Harlebebe, de Montblanc, de Naeyer, de Smet, de Theux, de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Dumortier, Guyot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Lelièvre, Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Notelteirs, Pety de Thozée, Reynaert. Hoyer de Behr, Santkin, Schollaert, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut et Tack.

Ont répondu non :

MM. Van Humbeeck, Vilain XIIII, Vleminckx, Anspach, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour, Defuisseaux, de Lexhy, Demeur, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints, Dupont, Frère-Orban, Funck, Guillery, Alex. Jamar, Emile Jamar, Jottrand, Le Hardy de Beaulieu, Lescarts, Mouton, Muller, Piedbœuf, Pirmez, Puissant, Rogier et Sainctelette.

M. LE PRÉSIDENT. — Je mets maintenant aux voix le § 1er de l'article 1er ; il est ainsi conçu :

« Sont approuvées :

« 1° Les conventions ci-annexées conclues le 16 janvier et le 14 mars 1874 entre le ministre des finances et l'administration communale d'Anvers. »

— Ce paragraphe est mis aux voix et adopté.

Je mets aux voix le § 2 de l'article 1er ; il est ainsi rédigé :

« 2° Les conventions ci-annexées, conclues le 10 janvier et le 18 mars 1874 entre le ministre des finances et la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Bethel-Henry Strousberg. »

— Ce paragraphe est mis aux voix et adopté.

« Art. 2. Il est ouvert au département des travaux publics un premier crédit spécial de 2 millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers, entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et le pont à construire sur l'Escaut.

« L'excédant disponible sur le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871 y sera ajouté et recevra la même affectation. Les 2 millions alloués par le § 1er seront couverts au moyen des ressources crées par la loi du 29 avril 1873. »

— La section centrale propose de modifier comme suit le premier paragraphe de cet article.

« Il est ouvert au département des travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel et pour l'établissement provisoire sur la rive droite de l'Escaut en aval de l'écluse du Kattendyk. »

— L'amendement présenté par la section centrale est mis aux voix et adopté.

L'article 2, ainsi amendé, est adopté.

« Art. 3. La société qui sera formée à Anvers pour l'exécution des conventionnées à 1er, n° 2, sera considérée comme une société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le gouvernement de ses statuts, dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint. »

M. LE PRÉSIDENT. — Deux amendements ont été proposés par M. Demeur à cet article.

Le premier est ainsi conçu :

« Ajouter à cet article.

« L'article 7 des statuts projetés sera modifié en ce sens que le capital social sera fixé à 13 millions de francs (au lieu de 25 millions), le nombre des actions privilégiées à 9,110 (au lieu de 33,110) et le nombre des actions de jouissance à 26,000 (au lieu de 50,000).

« En conséquence, le capital social sera composé de :

9,110	actions privilégiées de 500 francs attribuées à la Compagnie immobilière fr.	4,555,000
7,890	actions ordinaires de 500 francs attribuées au docteur Strousberg. . .	3,945,000
9,000	actions ordinaires de 500 francs attribuées à l'Etat	4,500,000
26,000	actions faisant ensemble . . . fr.	13,000,000

et de 26,000 actions de jouissance. »

Le second amendement est ainsi conçu :

« Ajouter à cet article :

« Les statuts définitifs (de la société anonyme du Sud d'Anvers) ne contiendront aucune clause prohibée par la loi du 18 mai 1873, sur les sociétés commerciales. »

M. MALOU, ministre des finances. — Dans la discussion générale, je me suis réservé de présenter quelques observations sur les amendements de l'honnorable M. Demeur.

Si la Chambre le permet, je commencerai par le second, parce que j'espère que l'honorable M. Demeur n'insistera pas, ce qui simplifiera la discussion.

Lorsque le projet de statuts m'a été présenté, je me suis empressé de demander l'avis de mes honorables collègues de la justice et des travaux publics. Nous avons, de commun accord, exigé des modifications de manière à nous rapprocher autant que possible des dispositions de la loi de principe sur les sociétés anonymes.

Le projet actuellement en discussion contient quatre dérogations à cette loi. Les voici ;

A l'article 13, il est stipulé que les actions « non libérées peuvent être mises au porteur lorsqu'un versement de 350 francs aura été fait, tandis que, d'après la loi, les actions ne peuvent être mises au porteur que lorsqu'elles sont complètement libérées.

Dans ma conférence de ce matin, j'ai négocié sur une modification de cet article, et on n'a pas insisté pour que la dérogation fût faite.

Les deuxième et troisième dérogations sont de même nature. D'après la loi sur les sociétés, « le mandat des administrateurs et des commissaires ne peut excéder six ans. »

Or, d'après le projet qui vous est soumis, le renouvellement ne commencerait qu'après la sixième année pour les administrateurs comme pour les commissaires.

Vous voyez que cette dérogation n'a en fait absolument aucune importance. On y renonce également.

La dernière modification du projet dont les bases vous sont soumises, — car la Chambre ne vote pas les détails des statuts, — se rapporte à l'article 62.

D'après l'article 62 de la loi, il faut que les sociétés anonymes prélèvent au moins un vingtième, soit 5 p. c., avant toute distribution d'intérêts ou de dividendes, pour constituer un fonds de réserve.

Tout au contraire, d'après le projet actuel, on commencerait par prélever sur le produit net, c'est-à-dire, déduction faite, ainsi que j'ai expliqué tout à l'heure, des charges sociales, l'intérêt des actions privilégiées, et après ce prélèvement, au lieu d'un vingtième, on prélèverait un dixième de l'excédant pour constituer le fonds de réserve.

Je ne puis démêler d'avance quelle serait en fait, comme sécurité et comme avenir de la société, la différence entre les deux systèmes. Mais sur ce point encore, la modification sera faite quand le gouvernement aura à statuer sur l'approbation des statuts.

Vous voyez donc que la dérogation qui se trouvait encore dans le projet n'avait aucune importance réelle, et je crois, d'après les explications que je viens de donner et les déclarations que je viens de faire, que l'honorable M. Demeur n'insistera pas sur le second amendement.

Un mot maintenant sur le premier amendement.

Je ferai remarquer d'abord qu'il faut distinguer, dans l'application de la combinaison actuelle, entre le capital réellement à dépenser en argent et le capital de la société.

Messieurs, le capital de la société qu'il s'agit de fonder se compose de deux éléments bien distincts; ce que j'appellerai les actions d'apport et les actions représentant la dépense réelle à faire.

Pour se rendre un compte exact de la situation future, il faut bien reconnaître que la société, remettant des actions pour les versements faits par le docteur Strousberg, et pour les 4 millions et demi qui représentent la dépense du pont, il ne faut pas compter cela dans le calcul du capital à émettre.

Ce qu'il faut voir, ce sont les dépenses réelles à faire en argent.

Messieurs, lorsque, avant la loi de 1873, le gouvernement avait à approuver la constitution des sociétés anonymes, sa grande préoccupation était toujours que les sociétés qu'il autorisait eussent un capital assuré, réellement souscrit et suffisant pour tous les engagements qu'elle prenait; et je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que la même préoccupation a dicté la plupart des dispositions de la loi générale sur les sociétés anonymes.

En effet, lorsque l'on reconnaît une société anonyme comme débiteur, on n'a plus que le capital souscrit ; il est donc d'un grand intérêt pour l'État qui est, en réalité, un créancier de la société pour des sommes importantes, que le capital soit largement suffisant pour qu'en toute hypothèse sa créance soit parfaitement garantie.

Voyons maintenant quelles sont les dépenses que la société doit payer en argent, les déboursés qu'elle doit faire, indépendamment de ce que j'appelais tout à l'heure avec raison, je pense, les actions d'apport, soit 8,500,000 francs. La société doit payer à l'État successivement le prix de 11 millions; je ne dis plus 8 millions et quelques mille francs, parce qu'à raison de la décision que la Chambre vient de prendre tout à l'heure il se peut et il est même probable que la compagnie aura à payer le prix total de 11 millions avant de rien recevoir en vertu de la disposition adoptée.

Ainsi, prix principal, 11 millions ; nivellement, égouts, pavages, 3,700,000 francs; autres dépenses pour la voirie, 300,000 francs ; expropriations, environ 1,200,000 francs; enfin, capital roulant, imprévu, frais généraux, 1,500,000 francs.

Le capital effectif à verser de 17,700,000 francs est donc nécessaire pour que la société se constitue dans des conditions telles, que l'État ait une complète garantie quant à l'exécution des engagements pour lesquel il substitue à un débiteur personnellement responsable sur tous ses biens une société anonyme qui n'est responsable que par son capital.

Ajoutons à ces 17,700,000 francs 4 millions, apport Strousberg, 4,500,000 francs, apport de l'Etat, ou actions à donner à l'État et nous arrivons au capital de 26,200,000 francs, tandis que le capital qui est dans le projet de statuts est de 25 millions.

Il faudra donc que la compagnie, par d'autres moyens, ait un supplément, si des appels de fonds complets doivent être faits.

On me dit qu'il y a des moyens d'éviter les versements sur les actions. Mais on m'offre, dans cette hypothèse, comme sécurité pour les créances de l'État, qui est seul créancier et un créancier très-grand, on m'offre, dis je, ou des éventualités ou des impossibilités.

Ainsi, on me dit que la Compagnie réalisera des terrains. Evidemment, la Compagnie réalisera des terrains ; mais chacun sait que la réalisation des terrains se fait toujours, absolument toujours, à crédit, et vous pouvez voir, en examinant les documents, que l'on a l'intention d'introduire à Anvers, pour l'appliquer aux terrains de la citadelle du Sud, la combinaison excellente qui produit à Bruxelles des résultats tout à fait inespérés, c'est-à-dire, de profiter du crédit de la ville, combiné avec celui de la Compagnie, pour réaliser à des prix plus avantageux les terrains que les administrations publiques ou d'autres mettent en vente, en donnant la faculté de payer par 66 annuités.

Il est établi par les pièces que c'est là le système qu'on veut appliquer.

Que résulte-t-il de là? C'est le système, je crois, que l'honorable échevin, M. Couteaux, a proposé et qui donne de très-bons résultats pour la réalisation des terrains à bâtir que la ville de Bruxelles doit opérer.

Eh bien, messieurs, l'application de ce système ne permet pas de compter sur le produit de la vente des terrains pour garantir la créance de l'Etat.

On ne recevra que cinq ou six annuités durant la période pendant laquelle on doit acquitter la totalité du prix.

On me dit que la ville peut émettre aussi et s'est engagée à émettre des obligations; mais il résulte du texte même de la convention, que la ville ne donne ses obligations que pour favoriser le développement des constructions sur les terrains, c'est-à-dire, que c'est une nouvelle application de la formule que je viens de définir tout à l'heure.

Ainsi, ce n'est pas là une ressource sur laquelle l'Etat puisse compter pour recouvrer complétement la créance qu'il aura à charge de la société anonyme.

On me dit, en dernier lieu, que la société peut émettre des obligations. Mais, messieurs, on ne peut pas fonder une société en l'hypothéquant sur l'éventualité de lui voir créer des dettes pour en payer d'autres. Il faut que j'aie pour garantie, non pas les dettes qu'elle fera, mais le capital qu'elle aura. S'il survenait un sinistre, je pourrais évidemment me trouver en concurrence, sauf le privilége du vendeur, avec d'autres créanciers, et je n'aurais pas la sécurité que l'Etat doit stipuler.

Messieurs, s'il est exact, et je crois qu'il ne peut pas y avoir une grande différence dans les appréciations, s'il est exact, dis-je, que la Compagnie et la ville, associées, doivent nécessairement, pour satisfaire à leurs obligations, verser complétement ou à peu près complétement le capital nominal de leurs actions, toute l'objection faite par l'honorable M. Demeur vient à disparaître, et la différence qu'il a signalée dans la répartition du dividende n'existe réellement pas.

J'avoue, d'un autre côté, qu'en stipulant cette clause des 4 millions et demi pour le pont, s'il doit coûter cette somme, j'avais en vue d'assurer surtout le capital à l'Etat, et que je ne me suis point préoccupé de faire, au nom de l'Etat, une spéculation à bénéfices.

Quoi qu'il en soit, mon impression n'est pas, je le dis franchement, qu'il soit de l'intérêt de l'Etat de réaliser aujourd'hui ses actions.

Je crois qu'il vaudra mieux attendre que l'expérience ait prononcé et qu'on voie si réellement, en attendant quelques années, l'Etat pourra réaliser ses actions à des conditions plus avantageuses qu'il ne le ferait aujourd'hui.

Je vois l'honorable M. Jottrand faire des signes d'assentiment. L'honorable membre suppose que la Compagnie immobilière et la ville, aujourd'hui associées, feront une bonne affaire.

M. JOTTRAND. — J'en suis sûr.

M. MALOU, ministre des finances. — Je l'espère comme lui et je le désire, parce qu'alors nos actions auront aussi une plus value et que les affaires qui semblent bonnes pour ceux qui les font sont celles qui se font bien et vite.

Mais voici en deux mots l'opération telle qu'elle se fait.

Les terrains se trouvant en concurrence avec beaucoup d'autres, reviendront à la compagnie à peu près à 30 francs le mètre carré. J'espère qu'il y aura un bénéfice. Mais s'il survenait des circonstances difficiles, si la concurrence d'autres terrains survenait, je ne voudrais pas assumer, ni pour l'État, ni pour moi-même, la garantie du bénéfice sur cette opération, parce que, dans des opérations de longue haleine comme celle-là et d'une pareille étendue, dans la réalisation de 60 hectares environ en terrains à bâtir, il y a toujours aussi de grands risques dont ceux qui veulent exécuter leur engagements tiennent compte quand ils contractent.

M. DEMEUR. — Je suivrai l'ordre tracé par l'honorable ministre des finances dans les explications qu'il vient de nous donner et je répondrai donc d'abord à ce qu'il a dit relativement au second de mes amendements :

« Les statuts définitifs (de la Société anonyme du Sud d'Anvers) ne contiendront aucune clause prohibée par la loi du 18 mai 1873, sur les sociétés commerciales. »

Il y a un an à peine, nous avons voté la nouvelle législation sur les sociétés commerciales et je n'ai pas été peu surpris de voir que le gouvernement proposait d'y déroger, en plusieurs points essentiels, pour la société qu'il s'agit de fonder.

Il résulte des explications de l'honorable ministre des finances qu'il ne sera pas dérogé à la loi du 18 mai 1873 dans les statuts définitifs de la société projetée et que des modifications seront apportées au projet sur tous les points qui ont été signalés, par MM. les ministres de la justice et des travaux publics, comme incompatibles avec cette loi.

En présence de cette déclaration, qui équivaut à l'insertion de mon amendement dans la loi, je puis le retirer.

Cependant j'aurai un mot à ajouter sur ce point; c'est que ni le ministère de la justice ni le ministère des travaux publics n'ont signalé à M. le ministre des finances la dérogation la plus intéressante à la loi du 18 mai 1873 que renferme le projet qui nous est soumis. On nous a cité quatre dérogations ; il y en a d'autres, et je vais en citer une.

On nous conviait à autoriser la nouvelle société à faire certaine chose qui, si elle était faite par les administrateurs des autres sociétés, conduirait ces administateurs en prison. Le projet de statuts autorise des faits qui sont qualifiés *délits* par la loi nouvelle sur les sociétés.

Cette loi punit d'une amende qui va jusqu'à 10,000 francs et d'un emprisonnement qui va jusqu'à une année les administrateurs qui se permettent d'amortir les actions autrement qu'au moyen des bénéfices réels, qui se permettent d'amortir les actions au moyen du capital social.

Eh bien, il y a, dans les statuts qui nous sont soumis, une disposition d'après laquelle le conseil général déterminera la somme qui, chaque année, sera affectée à l'amortissement des actions au moyen de la réalisation de l'avoir social.

C'eût été certainement une bizarrerie de voir le législateur autoriser, d'une manière expresse, un fait que la loi de 1873 sur les sociétés a prohibé et qu'elle considère comme un délit.

Je ne doute pas que l'honorable ministre, persistant dans la voie qu'il a indiquée tout à l'heure, n'efface du projet de statuts la clause que je viens de signaler. Cette clause n'est pas la seule qu'il resterait à critiquer au point de vue de la loi du 18 mai 1873; mais je ne veux pas insister sur ce point, puisque en principe nous sommes d'accord.

J'aborde le second amendement dont la Chambre est saisie.

Aujourd'hui, messieurs, on ne peut plus dire sérieusement que l'Etat fera construire à Anvers un pont sur l'Escaut gratuitement, que ce pont ne lui coûtera rien, qu'il en reçoit la contre-valeur réelle en actions de la nouvelle société.

On avait affirmé cela imperturbablement jusqu'à ce jour, et cette somme de 4,500,000 francs que l'Etat devait recevoir était comme une sorte de mirage destiné à contrebalancer les bénéfices alloués à la Société immobilière.

Aujourd'hui, on ne tente plus même de démontrer que l'Etat recevra une contre-valeur réelle équivalente au prix du pont. Nous savons que, même les actions attribuées au docteur Strousberg ne valent, dans l'estimation de la Compagnie immobilière et de la ville d'Anvers, que 99 p. c. de leur valeur nominale. Or, les actions données à l'Etat valent beaucoup moins que celles données au docteur Strousberg, puisque les actions de l'Etat ne seront admises à toucher un intérêt qu'à partir de l'ouverture du pont. La construction du pont durera bien quatre à cinq ans. C'est donc à 20 ou 25 p. c. de moins que les actions du docteur Strousberg qu'il faut évaluer les actions attribuées à l'Etat.

Les actions de l'Etat vaudraient donc 65 à 70 p. c. de leur valeur nominale.

Mais l'Etat ne reçoit pas même en cette monnaie toute la somme qu'il dépensera. Il ne recevra en actions que la valeur des travaux mise en l'adjudication publique, et, dans tous les cas, il ne recevra au maximum qu'un capital nominal de 4,500,000 francs.

Nous savons, et on n'a rien répondu à cela, que les autres dépenses à faire par l'État n'auront aucune compensation. On prétend toujours, il est vrai, que le pont ne coûtera pas plus de 4 1/2 millions; mais ce n'est pas l'opinion de la Compagnie immobilière. Car si elle n'avait pas la conviction que le pont coûtera plus de 4 1/2 millions, elle ne prendrait pas la précaution de faire insérer dans le contrat que, dans toute hypothèse, quel que soit le coût du pont, elle ne délivrera que pour 4 1/2 millions d'actions. La Compagnie immobilière sait à quoi s'en tenir.

A mon avis, les avantages accordés à la Compagnie immobilière sont exorbitants, et le but de mon amendement est précisément de réduire l'importance de ces bénéfices, et d'augmenter d'autant la part de bénéfices revenant aux actions de l'Etat.

Mon amendement ne tend pas cependant à détruire tous les priviléges que le projet attribue aux actions données à la Société immobilière.

Ces actions, d'après le projet, ont droit à un intérêt de 5 p. c. sur les bénéfices, avant que l'Etat touche quoi que ce soit, à titre d'intérêt. Elles ont droit à cet intérêt chaque année, même s'il n'y a pas de bénéfice, en le prélevant sur le fonds de réserve, et en cas d'insuffisance de celui-ci, sur les bénéfices des années ultérieures.

Enfin, elles y ont droit à partir du jour du versement, tandis que les actions de l'Etat ne recevront rien avant l'ouverture du pont.

Mon amendement ne touche pas à ces trois priviléges; il ne modifie que la répartition des bénéfices excédant 5 p. c. du capital versé. D'après le projet, cinq sixièmes environ de ces bénéfices sont attribués à la Compagnie immobilière et aux actions du docteur Strousberg, lesquelles sont aujourd'hui rachetées par la Compagnie immobilière et par la ville d'Anvers; un sixième seulement est attribué à l'Etat.

Dans mon amendement, la Compagnie immobilière et les actions du docteur Strousberg auraient droit aux deux tiers environ et l'Etat à un tiers. Vous voyez donc combien mon amendement est modeste : il double, il est vrai, la part de l'Etat dans les bénéfices au delà de 5 p. c., mais il ne réduit que d'un sixième la part de la Compagnie immobilière dans ces bénéfices; malgré cela, il paraît qu'il est impossible d'accepter l'amendement et que les raisons que j'ai données à l'appui ne sont pas admissibles.

Les bénéfices à réaliser par la Compagnie immobilière ne lui sont attribués que par un subterfuge, en constituant à la société nouvelle un capital que l'on sait être inutile, en attribuant à cette compagnie un nombre d'actions exagéré, sur lesquelles elles ne fera qu'un versement minime et qui cependant lui donneront, dans les bénéfices excédant 5 p. c., le même droit que si les actions étaient libérées intégralement.

A l'aide de 4 1/2 millions au plus versés par la Compagnie immobilière, on fera toute l'opération, et les actions délivrées à cette Compagnie ne seront libérées que de 100 fr., c'est-à-dire, de la seule somme que le projet oblige de verser au moment de l'émission.

Que répond-on à cela ?

Soutient-on que les dépenses seront plus considérables que celles que j'ai indiquées?

M. MALOU, ministre des finances. — Oui.

M. DEMEUR. — En écartant les mises de l'État et du docteur Strousberg, je suis arrivé à une somme de 15,200,000 francs, pour toute la dépense à faire par la Société anonyme du sud d'Anvers, savoir :

Solde des terrains à payer à l'Etat. . .	fr.	11,000,000
Pavage et voirie.	»	3,000,000
Terrains à exproprier	»	1,200,000
Total. . .	fr.	15,200,000

Et pour en arriver là, je me suis borné à prendre les chiffres donnés par l'honorable ministre des finances lui-même.

J'ai accepté les évaluations qui se trouvent dans son discours du 10 mars.

Mais que fait-il aujourd'hui? Il en prend de nouvelles. Il dit : « Il y a plus de dépenses que cela, » et il augmente de 700,000 francs les travaux de voirie. Il introduit dans son évaluation un nouveau chiffre 300,000 francs. Enfin, il parle d'un fonds de roulement de 1,500,000 francs. Oui, quand la société nouvelle a cinq ans devant elle pour payer les 11 millions formant le solde du prix des terrains, il faut introduire dans son capital 1,500,000 francs pour lui constituer un fonds de roulement ! Mais cela fait double emploi !

Il est clair comme le jour que, dans les 11 millions à payer en cinq ans, vous trouverez la somme qui vous servira de fonds de roulement jusqu'à la fin de cette période.

La dépense ne s'élèvera pas à plus de 15,200,000 francs.

Au surplus, j'accepterais volontiers les nouveaux chiffres de l'honorable ministre.

Dans le projet primitif, la dépense était bien plus considérable : la Compagnie devait faire des travaux maritimes, évalués à 12 millions par l'honorable ministre des finances lui-même.

Le capital demandé à la Compagnie immobilière était alors de 16 millions et demi et il reste toujours fixé à 16 millions et demi, alors qu'elle est dispensée de faire ces travaux maritimes.

Je demande à l'honorable ministre pourquoi, lorsque la dépense était d'environ 30 millions, la somme à verser par la Compagnie immobilière était de 16,500,000 francs, et pourquoi cette somme est encore la même quand la dépense n'est plus que de 17,500,000 francs?

Messieurs, on n'a pas contesté les renseignements que j'ai donnés à la Chambre au sujet de la société qui s'est établie à Anvers en 1865. L'objet de cette société était de tous points semblable à celui de la société anonyme du Sud d'Anvers. La dépense à faire était la même et cependant cette société s'est constituée au capital de 4 millions, dont 2 millions seulement ont été appelés.

On a prétendu que la réalisation des terrains n'amènera pas immédiatement des fonds à la société, parce que les terrains seront vendus à termes de crédit; mais cette objection est détruite par les documents que le gouvernement nous a communiqués.

Et en effet, nous avons vu, dans la convention du 12 mars entre la Compagnie immobilière et la ville d'Anvers, que la ville d'Anvers s'est engagée non-seulement à avancer 5 millions à la société nouvelle, contre nantissement d'obligations, mais en outre, à faire des prêts aux acquéreurs de terrains et ce aussi jusqu'à concurrence de 5 millions.

La société nouvelle recevra des acquéreurs de terrains les avances faites par la ville d'Anvers et il est inutile dès lors d'émettre en actions ce capital. Il est incontestable enfin que la Compagnie émettra des obligations · l'honorable ministre des finances avait estimé que ces obligations pouvaient aller jusqu'à concurrence de 15 millions.

En résumé, il est absolument inutile de demander à la

Compagnie immobilière un capital de 16 millions et demi de francs, alors que d'après les évaluations de l'honorable ministre lui-même, la société nouvelle n'a à dépenser en total, pendant toute la durée de son existence, que 17,500,000 francs. Cela n'a d'autre but que d'attribuer à la Compagnie immobilière des actions de jouissance dans une proportion illégitime, à raison de versements qui ne seront jamais faits par elle.

M. le ministre a donné un autre motif pour justifier ce capital élevé, un motif qu'il ne peut considérer lui-même comme sérieux ; il vous a dit : Il faut bien que j'aie une garantie du payement du prix des terrains; je ne trouve pas de sécurité dans une société anonyme; j'ai bien le privilége du vendeur, mais cela ne suffirait pas.

Ainsi, pour garantir le payement des 11 millions de francs, il ne suffira pas à M. le ministre d'avoir les 3 millions déjà versés par le docteur Strousberg, le capital de 4 millions et demi de la société nouvelle et les terrains eux-mêmes ; il lui faut davantage Je dois dire que je ne reconnais plus ici l'honorable ministre des finances et qu'il se montre, d'après moi, beaucoup trop rigoureux vis-à-vis de la Compagnie; je ne puis donc que persister dans la proposition que j'ai faite de réduire le capital demandé à la Compagnie immobilière de 16 1/2 à 4 1/2 millions de francs.

Cette proposition écarterait un grief légitime, le grief le plus marqué qui s'élève contre le projet : celui d'attribuer à la Compagnie immobilière, pour des services qu'elle ne rend pas, des bénéfices véritablement exagérés.

En somme, la Compagnie immobilière ne fait qu'une seule et unique chose en cette affaire; elle apporte un capital de 3 ou 4 millions. Elle ne fait rien autre chose, et c'est pour ce capital de 3 ou 4 millions que l'Etat, dans sa détresse, lui attribue les bénéfices excessifs dont mon amendement vous demande la réduction.

M. MALOU, ministre des finances. — Je demande à la Chambre de m'accorder cinq minutes. Il ne faut pas qu'il y ait d'équivoque.

J'affirme de nouveau qu'il n'y a d'autre dérogations à la loi de 1873 que celles, au nombre de quatre, que j'ai signalées tout à l'heure.

L'honorable membre parle d'un article de la loi qu'un honorable voisin a bien voulu me communiquer. Cet article n'est nullement applicable dans les termes des statuts actuels.

Il est défendu de racheter les actions ou parts sociales autrement qu'au moyen des bénéfices. Mais il est impossible d'admettre que le sens de cette disposition soit que l'on ne puisse amortir, pendant la durée de la société, au moyen des bénéfices de réalisation. C'est, en effet, le but, l'essence, l'objet même de la société.

Je suppose que la Compagnie qui a acheté un hectare pour 140,000 fr. le revende à 200,000 ou 220,000 francs; il y a un bénéfice de réalisation qui peut venir en déduction du capital, outre l'intérêt qui a été produit pour les actions. C'est là ce qui est licite dans une société anonyme, puisque la loi punit d'une peine aussi sévère ceux qui font disparaître le capital. Mais la loi ne défend pas, en diminuant d'autant le capital, de distribuer les produits de la réalisation de l'actif social. Mais cela se fait tous les jours.

L'immobilière d'Anvers avait acheté ses anciens terrains pour un capital de 15 millions. Je suppose qu'elle eût réalisé 10 millions ; il est bien évident qu'elle pouvait appliquer, pour réduire son capital, le bénéfice de réalisation qu'elle avait fait sur la vente des terrains.

M. BARA. — Et les créanciers?

M. MALOU, ministre des finances. — Les créanciers! mais ils sont garantis du moment qu'on ne fait pas de dettes nouvelles.

M. BARA. — Et si l'avoir avait diminué de valeur?

M. MALOU, ministre des finances. — J'ai vu fonctionner l'Immobilière de Belgique pendant bien des années.

M. DEMEUR. — La loi n'existait pas alors.

M. MALOU, ministre des finances. — Il faut donc alors que l'on conserve, pendant toute la durée de la société, le bénéfice des réalisations?

M. BARA. — Pour pouvoir payer les dettes.

M. MALOU, ministre des finances. — Je reconnais qu'on ne peut pas disposer des bénéfices au détriment des créanciers; nous sommes d'accord sur ce point. Mais, les dettes payées, on a évidemment le droit de calculer les bénéfices et de les répartir.

Un seul mot sur un autre point, sans revenir sur le fond du débat.

L'honorable membre demande en réalité ceci : c'est que la société se constitue avec un capital de 4 1/2 millions, alors qu'elle a à faire en argent une dépense qu'il évalue à 16 1/2 millions et que moi j'évalue à 17 1/2 millions.

Eh bien, je dis que ce serait une imprudence et je ne puis pas en accepter la responsabilité.

M. PIRMEZ. — Je ne puis pas accepter l'interprétation que M. le ministre des finances donne à la loi sur les sociétés. Il me paraît qu'il y a une équivoque sur les termes « bénéfice de réalisations » qui doit absolument disparaître.

Le principe fondamental des sociétés anonymes, c'est qu'elles doivent avoir un capital fixe qu'elles ne peuvent pas réduire ; qu'il y ait des fonds disponibles ou qu'on n'en ait pas, cela est absolument indifférent : on ne peut jamais distribuer que les bénéfices réels, c'est-à-dire, l'avoir net excédant le capital.

Ainsi, par exemple, si l'on a acheté un immeuble 5 millions et qu'on le revend 10 millions, on peut distribuer 5 millions et non pas 10 millions. (*Interruption.*)

L'exemple que vous avez donné, M. le ministre, était différent.

Vous disiez : Si l'on a des terrains pour 25 millions, qu'on en réalise pour 15 millions, on peut distribuer ces 15 millions.

Pas du tout. On ne peut absolument distribuer que ce dont le prix de vente excède le prix d'achat; ainsi, par exemple, 5 millions si les 15 millions vendus ont coûté 10 millions.

Maintenant je comprends très bien qu'une société peut avoir intérêt à ne pas maintenir l'intégrité de son capital après qu'elle a effectué des opérations pour lesquelles elle n'a pas besoin de conserver son capital. Mais il faut alors un changement aux statuts; il faut décider qu'on réduit le capital, ce qui ne peut se faire au préjudice de tiers et ce qui réclame les publications que la loi a prévues.

Ce changement des statuts est porté à la connaissance du public qui sait ainsi qu'il ne doit plus compter pour les engagements futurs sur le capital primitif, mais sur le capital réduit.

J'insiste sur ce point, car il est très important et je crois que si la Compagnie immobilière admettait un principe contraire, elle violerait la loi.

M. MALOU, ministre des finances. — Messieurs, je n'ai pas un mot à ajouter ou à retrancher à ce que M. Pirmez a dit, et si tout à l'heure on a compris autrement, c'est que mes explications n'étaient pas claires.

M. DEMEUR. — Il résulte de tout ceci que le gouvernement ne fait aucune objection à mon second amendement?

M. MALOU, ministre des finances. — Non.

M. JOTTRAND. — Je demande la parole.

DES VOIX : Oh ! oh !

M. JOTTRAND. — Je n'en ai que pour deux minutes.

L'honorable ministre des finances a dit, il y a un instant, qu'il espérait que l'affaire serait fructueuse pour ceux qui vont la réaliser. Je l'ai interrompu en lui disant : J'en suis sûr.

Je veux justifier cette interruption, et dans ce but je vais me risquer à faire le prophète, en exposant à la Chambre quelques chiffres qui resteront insérés aux aux *Annales parlementaires*, à ma grande honte, si je me trompe, mais je n'en ai nulle crainte, car je vais évaluer trop bas les résultats de cette affaire.

Il y a 108 hectares de terrains militaires livrés par l'Etat à la Société immobilière associée avec la ville d'Anvers.

Dans ces 108 hectares, il y en a 5 qui seront consacrés à la station à établir, le surplus de sa superficie viendra d'autre part; restent 103 hectares: de cette étendue 15 hectares au plus seront consacrés aux voies publiques de toutes espèces, places, quais et rues.

Il restera alors 88 hectares nets à revendre comme terrains particuliers. De ces 88 hectares, 4 seront revendus à l'Etat pour qu'il y établisse un bassin de batelage.

De ce chef, la Société immobilière recevra 1,200,000 francs; 84 hectares seront revendus à des particuliers, à 50 francs le mètre; de ce chef, la société touchera 42 millions de francs.

De plus, la société revendra à l'Etat 5 hectares 40 ares de superficie destinés aux quais de l'Escaut, que l'Etat aura conquis pour elle, mais à ses propres frais, sur le fleuve; elle les revendra à 30 francs le mètre carré, ce qui amènera dans sa caisse une dernière somme de 1,800,000 francs.

Cela lui fera donc en total, non compris le remboursement des égouts et pavages, une recette brute, pendant la durée de son existence, de 45 millions de francs au minimum.

Voyons maintenant la colonne des dépenses. L'honorable ministre des finances nous a dit tantôt, grossissant tous les chiffres, faisant de doubles emplois, portant en compte des dépenses qui ne seront jamais faites, que le déboursé total de la sociétés pourra s'élever à 17,700,000 fr. Je néglige les intérêts. Le bénéfice net sera donc au minimum de 27,300,000 francs et, après remboursement des avances Strousberg, de 24 millions de francs. Mais pour le bénéfice net comme pour la recette brute, je reste en dessous de la vérité, et ma fortune serait faite, si quelque bienfaisant génie voulait bien me gratifier de la différence qui existera en plus entre le bénéfice net que j'annonce et le bénéfice qu'en fait la société réalisera.

M. COOMANS. — Il faut prendre des actions.

M. LE PRÉSIDENT. — Je vais mettre aux voix le premier amendement de M. Demeur.

— Le premier amendement de M. Demeur est mis aux voix par appel nominal.

94 membres répondent à l'appel nominal.
59 votent contre l'amendement.
34 votent pour.
1 (M. Pirmez) s'abstient.

En conséquence l'amendement n'est pas adopté.

Ont voté l'adoption :

MM. Van Humbeeck, Vleminckx, Anspach, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, Couvreur, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour, Defuisseaux, de Lexhy, Demeur, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints. Dupont, Frère-Orban, Funck, Guillery, A. Jamar, E. Jamar. Jottrand, Le Hardy de Beaulieu, Lescarts, Mouton, Muller, Piedbœuf, Puissant, Rogier et Sainctelette.

Ont voté le rejet :

MM. Vanden Steen, Vander Donckt, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vermeire, Vilain XIIII, Léon Visart, Wasseige, Wouters, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coomans, Coremans, Cornesse de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Liedekerke, de Moerman d'Harlebeke, de Montblanc, de Nayer, de Smet, de Theux, de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Du Mortier, Guyot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Volkaersbeke, Lelièvre, Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Notelteirs, Pety de Thozée, Reynaert, Royer de Behr, Santkin, Schollaert, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut et Tack.

M. PIRMEZ. — Je n'ai pas voté parce que des considérations contraires militent dans le sens des deux projets; je pense que la rémunération de l'Etat par des parts de sociétés offre des inconvénients qu'il faudrait éviter en lui attribuant des sommes fixes.

— Le second amendement de M. Demeur est ensuite mis aux voix et adopté.

L'article 3 ainsi amendé est ensuite adopté.

La Chambre décide qu'elle procédera immédiatement au second vote.

Les amendements admis au premier vote sont définitivement adoptés.

— Il est procédé au vote par appel nominal sur l'ensemble du projet de loi.

95 membres y prennent part.
60 repondent oui.
28 répondent non.
7 s'abstiennent.

En conséquence, le projet de loi est adopté. Il sera transmis au Sénat.

Ont voté pour :

MM. Vanden Steen, Vander Donckt, Van Overloop, Van Wambeke, Verbrugghen, Vermeire, Verwilghen, Vilain XIIII, L. Visart, Wasseige, Wouters, Anspach, Beeckman, Berten, Biebuyck, Coremans, Cornesse, de Borchgrave, de Briey, de Clercq, de Dorlodot, de Haerne, Delaet, De Lantsheere, Delcour, De Lehaye, de Liedekerke, de Moerman d'Harlebeke, de Montblanc, de Naeyer, de Smet, de Theux,

de Zerezo de Tejada, Drion, Drubbel, Du Mortier, Guyot, Hermant, Jacobs, Janssens, Julliot, Kervyn de Volkaersbeke, Lefebvre, Lelièvre, Magherman, Meeus, Moncheur, Mulle de Terschueren, Notelteirs, Pety de Thozée, Reynaert, Royer de Behr, Santkin, Schollaert, Smolders, Snoy, Thonissen, T'Serstevens, Van Cromphaut et Tack.

Ont voté contre :

MM. Van Humbeeck, Vleminckx, Bara, Bergé, Boulenger, Bricoult, d'Andrimont, Dansaert, David, de Baillet-Latour, Defuisseaux, de Lexhy, de Rossius, Descamps, Dethuin, de Vrints, Dupont, Frère-Orban, Funck, Alexandre Jamar, Emile Jamar, Lescarts, Mouton, Muller, Piedbœuf, Pirmez, Puissant et Sainctelette.

Se sont abstenus :

MM. Coomans, Couvreur, Demeur, Guillery, Jottrand, Le Hardy de Beaulieu et Rogier.

M. LE PRÉSIDENT.—Les membres qui se sont abstenus sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

M. COOMANS. — Je me suis abstenu pour les motifs que j'ai énoncés dans la séance d'hier.

M. COUVREUR. — J'ai voté toutes les propositions par lesquelles l'opposition a essayé d'amender la convention léonine conclue avec la Société immobilière. La majorité et le gouvernement n'ont pas tenu compte de nos griefs. Leur attitude commande la mienne. Je ne puis, par un vote approbatif, sanctionner des stipulations que ma conscience réprouve.

Malgré les graves reproches que nous pouvons adresser à cette convention, fallait-il émettre un vote négatif sur l'ensemble de la loi? Fallait-il annuler ainsi, éventuellement le vote sur lequel la Chambre a été unanime et qui a consacré les droits de la ville d'Anvers?

Un rejet n'entraînait-il pas un ajournement, je ne dis pas indéfini, des travaux projetés à Anvers, mais trop long pour les intérêts que ces travaux doivent desservir?

Je l'ai craint et c'est cette appréhension qui a dicté mon abstention.

J'ai reculé devant cette conséquence en présence de la concurrence dont nous menacent les ports voisins, en présence du tort incalculable que cause à notre prospérité industrielle chaque jour de retard; j'ai craint aussi de décourager cette vaillante régence d'Anvers, qui mérite toutes nos sympathies et dont l'attitude permet d'espérer qu'elle saura tirer bon parti, dans l'intérêt de tous, des sacrifices que tout le pays devra s'imposer en faveur de notre premier port commercial.

Sans doute, des avantages exorbitants sont concédés; sans doute, de nombreux millions vont être donnés à d'habiles spéculateurs, mais du moins ces millions, dont la ville d'Anvers aura sa part, se rachèteront par les fruits qu'ils porteront.

Nous ne nous doutons pas de ce que peut devenir pour la Belgique, pour sa position politique et commerciale en Europe, ce magnifique estuaire de l'Escaut; j'ai refusé de la gâter par les millions dépensés aux fortifications d'Anvers, j'ai refusé les millions de la guerre, je n'ai pas voulu refuser les millions si féconds de la paix.

M. GUILLERY. — Si un vote négatif avait pu avoir pour conséquence d'accentuer plus énergiquement encore le blâme que m'inspirent les conventions faites avec la Compagnie immobilière, j'aurais voté négativement et plutôt deux fois qu'une. Mais je pense le contraire. Je crois que l'abstention, qui fait la part entre les travaux incontestablement utiles et les dispositions incontestablement blâmables et onéreuses pour le gouvernement rendrait plus exactement ma pensée.

Je vois, dans les travaux qui seront exécutés à Anvers, une grande cause nationale, et je regarde comme un devoir de saisir toutes les occasions possibles d'exprimer le sentiment profond que le port d'Anvers, destiné, si on le conduit avec intelligence, à devenir un des premiers ports du monde, est aussi utile au pays producteur qu'à la ville d'Anvers elle-même.

Je tiens à saisir toutes les occasions de proclamer cette vérité et d'adresser à nos amis d'Anvers d'énergiques encouragements. Dans cette situation, je devais, messieurs, m'abstenir.

M. DEMEUR. — Je demande à faire connaître les motifs de mon abstention.

M. LE PRÉSIDENT. — Nous avons, au bureau, interprété le vote de M. Demeur comme étant négatif.

M. DEMEUR. — Pardon, M. le président; je me suis abstenu pour les motifs que viennent de faire valoir MM. Couvreur et Guillery.

M. JOTTRAND. — Entré un des premiers dans cette discussion, j'ai manifesté, dès le début, mon sentiment. J'ai exprimé mes vives sympathies pour la première partie du projet de loi...

DES MEMBRES A GAUCHE : Nous l'avons tous votée.

M. JOTTRAND. — ... qui a pour but de réaliser une œuvre grandiose, une œuvre éminemment nationale, indispensable à la ville d'Anvers et au pays tout entier.

J'ai manifesté en même temps, non moins vivement, mes répulsions pour la deuxième partie du projet de loi.

Rien, dans le cours de la discussion, n'est venu modifier mes impressions premières; au contraire, tout les a confirmées.

Mon abstention est la consécration de la division, persistante jusqu'au bout, de mes appréciations du premier jour.

M. LE HARDY DE BEAULIEU. — Avec toute cette Chambre, j'ai reconnu la nécessité, l'urgence des travaux projetés à Anvers; je n'ai pu reconnaître ni cette nécessité, ni cette urgence dans les avantages exorbitants accordés aux entrepreneurs. Comme il fallait voter l'ensemble, je me suis abstenu.

M. ROGIER. — Le projet de loi renferme deux dispositions distinctes. L'une est relative à la convention conclue avec la ville d'Anvers, l'autre à la convention conclue avec la Société immobilière.

J'ai approuvé la première et voté pour, avec tous mes collègues.

J'ai blâmé la seconde et voté contre.

Ne pouvant concilier ces deux votes, l'un approbatif, l'autre négatif, dans un vote d'ensemble sur la loi même, il ne me restait qu'à m'abstenir.

Projet de loi relatif aux Installations Maritimes du Port d'Anvers.

XIX.

SENAT.

RAPPORT DE Mr COGELS-OSY,

au nom des Commissions réunies des Finances et des Travaux publics, chargées d'examinor le projet de loi relatif aux Installations Maritimes du Port d'Anvers.

Séance du 15 Avril 1874.

Présents : MM. le vicomte Vilain XIIII,ff. de président; Bischoffsheim, Fortamps, le comte de Mérode-Westerloo, le baron G. de Woelmont, Wincqz, le baron de Labbeville, le baron Bethune, le baron Van Caloen, le baron Mazeman de Couthove, le marquis de Rodes et Cogels-Osy, rapporteur.

Messieurs,

Il est reconnu de tous que la prospérité du port d'Anvers constitue un grand intérêt national.

Quoique, dans ces dernières années, ce port ait reçu des agrandissements considérables, tout est loin d'être fait. Le mouvement du commerce maritime grandit chaque jour et les nations qui nous avoisinent font les efforts les plus sérieux pour attirer chez elles ce commerce.

D'ailleurs des faits nouveaux se produisent. La navigation à vapeur remplace celle à voiles et emploie des navires chaque jour plus grands. Des lignes de navigation régulière forment sur mer la continuation des chemins de fer du continent et procurent au commerce et à l'industrie des facilités autrefois inconnues.

Nul port, au point de vue commercial, n'a une situation plus heureuse que le port d'Anvers; mais pour que ce port réponde à sa grande mission nationale, il faut que la navigabilité du fleuve soit maintenue et améliorée. C'est là d'ailleurs une obligation internationale que les traités de 1839 et 1863 ont imposée à l'Etat belge, et les hommes compétents sont d'accord pour reconnaître que la rectification des quais devant Anvers est le véritable moyen de réaliser cette amélioration.

Il faut que les plus grands navires puissent aborder aux quais et les quitter à toute marée. Des bassins pourvus d'écluses ne peuvent se prêter qu'imparfaitement à ce mouvement rapide et de tout instant, et les quais actuels, qui jadis répondaient aux besoins de leur époque, n'offrent plus aujourd'hui ni une largeur ni un mouillage suffisants. De là surgit l'indispensable nécessité de les reconstruire sur un autre alignement.

Il faut encore que, sur les quais reconstruits et élargis, le commerce trouve des installations complètes et tous les engins nécessaires pour opérer avec célérité et économie le chargement et le déchargement des navires.

C'est dans le but de parvenir à la réalisation de cette œuvre de progrès que le gouvernement a conclu avec la ville d'Anvers les conventions du 16 janvier et du mars 1874, qui font l'objet du 1° de l'article 1er du projet de loi.

L'intervention financière de l'Etat est ici parfaitement justifiée par le but à atteindre et par les avantages que ce grand travail procurera non-seulement à Anvers, mais aussi au commerce et à l'industrie du pays tout entier.

Il n'est pas inutile de remarquer que, dans cette concurrence, l'Etat ne place pas ses capitaux pour n'en retirer que le produit indirect du développement de la richesse publique, mais qu'il en retirera une rémunération directe, qui, on peut l'espérer, deviendra promptement complète.

D'après la convention du 16 janvier, l'Etat et la ville, réservant complétement la question de la propriété des quais, prennent chacun, dans des limites déterminées, une partie

des charges et une partie des produits. L'Etat prend à sa charge le coût de la reconstruction des quais devant Anvers depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel, ainsi que les dépenses des expropriations que l'exécution du plan rendraient nécessaires. La ville devra, à ses frais, pourvoir les quais reconstruits et élargis de tous les engins nécessaires pour opérer le chargement et le déchargement des navires, ainsi que de hangars, magasins, lieux de dépôt, etc.

Sur les recettes brutes de toute nature, la ville prélèvera: *a*) les frais de gestion et de surveillance dont la tantième sera établi à forfait, de commun accord après la troisième année d'exploitation complète; *b*) une somme annuelle de 100,000 francs pour frais de police, entretien des pavages, etc.

Le surplus sera réparti entre l'Etat et la ville, au prorota des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites. En outre, M. le ministre des finances a déclaré à la section centrale et à la Chambre des représentants que, tout en maintenant que le § 2 de l'article 9 de la convention donnait au gouvernement le droit de réclamer, pour les besoins du commerce, un abaissement des tarifs, il serait cependant entendu que, si le gouvernement usait de ce droit, l'État indemniserait la ville de la perte que cet abaissement lui ferait subir.

Une convention additionnelle du 14 mars entre le gouvernement et la ville est venue modifier et compléter celle du 16 janvier. Il y est stipulé que si les contrats faits avec la ville et la Compagnie immobilière de Belgique sont approuvés par les Chambres législatives, l'Etat exercera immédiatement, pour compte commun, l'option réservée par les deux premiers paragraphes de l'article 5 de la convention avec la Compagnie immobilière, et que les dispositions de la convention du 16 Janvier seront appliquées aux quais du Sud à construire par l'État et à outiller par la ville. De plus, la somme annuelle à recevoir par la ville pour frais de police, etc., sera portée de 100,000 francs à 150,000 francs.

Cette convention additionnelle produira ce résultat heureux, d'établir l'unité de gestion sur toute l'étendue des quais.

Examinant la disposition finale de l'article 3 de la convention du 10 Janvier, les commissions réunies ont été d'avis que, si la ville doit présenter les plans des installations à faire sur les quais, il appartient au gouvernement non-seulement de les approuver, mais encore de les modifier ou de les compléter au besoin.

Des doutes ayant été émis sur la portée du § 3 de l'article 1er de la loi, M. le ministre des finances a fait connaître:

« 1° Que ce paragraphe a été adopté de commun accord dans une conférence entre lui, les membres du collége échevinal d'Anvers et le représentant de la Compagnie immobilière, autorisé par délibération du conseil d'administration de cette compagnie;

« 2° Que le produit total du quai Sud à l'Escaut, du bassin de batelage et des quais de ce bassin sera employé à payer le terrain, conformément à la convention additionnelle du 18 mars avec la Compagnie immobilière;

« 3° Que si, conformément à l'article 3 de la convention additionnelle du 14 mars, la ville construit elle-même le bassin de batelage, le compte à faire entre elle et l'État, au point de vue de l'affectation des produits, devra être réglé de manière que chaque partie paye la part du prix afférente au terrain qu'elle acquiert. Cela ne doit pas faire l'objet de stipulations nouvelles: c'est l'application logique et équitable des conventions. »

Mis aux voix, le 1° de l'article 1er est adopté à l'unanimité.

En 1869, les terrains de la citadelle du Sud avaient été vendus à M. le docteur Strousberg pour la somme de 14 millions. Dans la convention approuvée par la loi du 10 Janvier 1870, il était stipulé (art. 4): que, des 98 hectares vendus, 49 hectares seraient affectés à des établissements maritimes. Le concessionnaire devait produire un plan approuvé par arrêté royal et obtenait le droit d'exproprier les propriétés particulières nécessaires pour l'exécution du plan.

D'après celui qui fut approuvé, M. le docteur Strousberg acquérait environ 26 hectares de propriétés particulières et conservait ainsi 75 hectares des terrains à lui cédés par l'Etat. Dans cette même convention, il n'était point stipulé de délai pour l'exécution des travaux d'utilité publique. L'acquéreur devait aussi en avoir la propriété. C'était donc une concession perpétuelle, aucun droit de rachat n'avait été réservé.

Il est inutile de rappeler les diverses circonstances par suite desquelles ce projet est resté inexécuté. D'ailleurs, le plan soulevait des objections sérieuses.

Le gouvernement, pour ne pas compromettre les intérêts du trésor, avait refusé de résilier le contrat avec M. le docteur Strousberg; celui-ci ayant cédé ses droits à la Compagnie immobilière, l'Etat a conclu avec elle les conventions du 10 Janvier et du 18 Mars 1874, par lesquelles la convention intervenue entre l'Etat belge et M. le docteur Strousberg subit des modifications importantes, qui procureront au commerce des avantages sérieux et assureront le payement de la créance des 11 millions encore dus au trésor.

Aux termes de la convention du 10 Janvier, la Compagnie immobilière devait créer le quai Sud et un bassin de batelage; mais l'Etat s'était réservé, outre le droit de rachat après la vingtième année d'exploitation, un droit de reprise immédiate, soit pour lui-même, soit pour la ville d'Anvers, à des conditions équitables.

Cédant aux vœux exprimés, le gouvernement a réglé par des conventions additionnelles l'exercice du droit de rachat du quai du Sud et du bassin de batelage, tout en améliorant les conditions de la reprise des terrains productifs dont il privait la compagnie.

La faculté d'émettre des obligations à lots a été également supprimée.

Il n'est pas inconnu au Sénat que déjà la ville d'Anvers a traité avec la Compagnie immobilière.

Il résulte, en outre, de l'ensemble de la combinaison, un avantage très important pour l'État. Il recevra des actions libérées de la Compagnie pour une valeur égale au coût de construction d'un pont sur l'Escaut, soit 4 1/2 millions au maximum. A tous les points de vue, cet ouvrage présentera une grande utilité et, d'après les pro-

grès de l'art des constructions, il y a tout lieu de croire que ce pont pourra être établi de manière à ne présenter aucun danger pour la bonne conservation de la rade et des passes du fleuve.

A cet égard, comme pour déterminer l'alignement et le mode de construction des quais nouveaux, l'intention du gouvernement, ainsi qu'il l'a déclaré à diverses reprises, est de nommer, aussitôt après le vote de la loi, une commission consultative dans laquelle tous les intérêts seront représentés.

Mis aux voix, le 2° de l'article 1er est adopté par 9 voix; trois membres s'abstiennent.

L'article 2 ouvre au département des travaux publics divers crédits pour première exécution des travaux et pour l'établissement d'installations provisoires en aval de l'écluse du Kattendyk.

L'article 3 concerne la société anonyme commerciale qui sera formée à Anvers pour l'exécution des conventions mentionnées à l'article 1er, n° 2.

L'ensemble du projet de loi est ensuite mis aux voix, et les commissions réunies des finances et des travaux publics ont l'honneur de vous en proposer l'adoption par 9 voix, trois membres se sont abstenus.

Le Rapporteur, J. Cogels-Osy,

Le Président, Vicomte Alfred Vilain XIIII.



Projet de loi relatif aux Installations Maritimes du Port d'Anvers.

XX.

SENAT.

DISCUSSION.

Séance du 16 Avril.

Présidence de Mr LE PRINCE DE LIGNE.

La discussion générale est ouverte.

M. LE BARON VANDE WOESTYNE. — Messieurs, j'ai toujours pris part aux débats qui avaient pour objet les questions relatives à la marine. Je demande, à ce titre, de présenter quelques observations sur le projet de loi actuel.

Le gouvernement est entré cette fois dans une voie sérieuse d'améliorations pour notre commerce maritime. Jusqu'à présent, ce n'étaient que des essais qu'on avait faits qui sont restés sans résultat appréciable. Aujourd'hui nous avons sous les yeux un ensemble de grandes mesures qui doivent exercer la plus heureuse influence sur le développement de la richesse nationale.

J'en félicite le gouvernement. J'en félicite spécialement le ministre des finances qui a su, en véritable homme d'Etat, concevoir et exécuter dans tous ses détails cette grande pensée de doter le pays d'un commerce maritime. Il a su à la fois réunir toutes les forces et respecter tous les droits.

La ville d'Anvers ne pouvait suffire à cette immense tâche. Elle n'avait pas non-seulement le physique de l'emploi, on l'a dit spirituellement, mais elle n'en avait pas même la mission.

Ce n'était pas son affaire, si je puis parler ainsi, et il était évident qu'on l'eût blâmée si elle avait fait servir les moyens relativement restreints et particuliers dont elle dispose, à créer des ressources qui devaient profiter à tout le pays. Le port d'Anvers étant, en effet, autant un port national qu'un port anversois, il fallait que l'Etat prît à lui une partie des charges, comme il acquérait une partie des bénéfices. La ville avait aussi ses droits; puisque c'était sur son territoire et de son admirable situation qu'on tirait parti, il fallait qu'elle en tirât elle-même profit, et ce n'était que justice.

Le gouvernement fait les quais; la ville les outille, fait ce qu'on a appelé la superstructure des quais et ils partagent à deux le prix du service rendu.

Je ne rentrerai pas dans les débats qui ont eu lieu, soit avant la convention, soit à la Chambre, ceci n'a plus qu'un intérêt rétrospectif, la cause est entendue, et elle est jugée; mais je dirai que le projet de loi est équitable et qu'il satisfait tout esprit juste et impartial, soit qu'il le considère au point de vue des intérêts de la ville, ou au point de vue des intérêts généraux du pays.

Je me permettrai toutefois une remarque qui n'est pas une critique, mais qui est une observation qui, je crois, a sa valeur. J'aurais préféré que le gouvernement eût pris à sa charge la construction des engins qui doivent servir au chargement et au déchargement des navires. C'est le point important des améliorations. Je pense qu'il est entendu que ce seront des machines à vapeur et je dirai qu'elles doivent être les plus perfectionnées et les meilleures que l'on connaisse; or, pour les établir de cette façon, elles coûteront des sommes considérables et peut-être au delà des ressources dont dispose la ville qui sera peut-être forcée de faire des économies sur ce point; ce serait éminemment regrettable et cela ferait perdre en partie les fruits des autres améliorations.

N'y aurait-il pas moyen que le gouvernement reprît à lui cette partie essentielle de l'outillage et qu'il en tirât le prix du service rendu au prorata de la dépense ? Je pense que la ville, dans la suite, lorsqu'elle sera en train de faire des travaux, sera charmée de se décharger de la lourde dépense de cette opération délicate et difficile et que le gouvernement, qui a beaucoup plus de ressources de toute nature et par ses ingénieurs et par le trésor dont il dispose, sera bien plus capable de la mener à bonne fin.

J'engage beaucoup le gouvernement à y porter toute son attention, car tout serait manqué, toutes les autres installations serviraient de peu, si l'on ne réussissait pas à établir les machines les plus perfectionnées pour le chargement et le déchargement des navires.

Celles des nouveaux quais de Londres passent pour être fort bonnes et j'engagerai le gouvernement à les faire étudier, dans le cas probable où il en entreprendra l'installation.

Un autre élément nouveau, heureux selon moi, que le gouvernement a introduit dans l'exécution de ses projets, c'est la part qu'il en fait à une puissante société financière. Cette partie du projet de loi a été fort blâmée dans une autre enceinte, mais je ne m'arrête pas aux considérations que l'on a fait valoir, elles sont complétement étrangères à la bonne conduite du vaste projet qui nous occupe, et je m'abstiens de les discuter.

Les grandes associations financières, messieurs, font aujourd'hui l'office des chefs d'État d'autrefois. Comme ceux-ci, qui disposaient de la fortune publique et qui avaient les meilleures informations, le plus de lumières et le moins de préjugés, les compagnies financières, à l'époque actuelle, disposent des plus nombreux capitaux, elles sont composées d'hommes d'expérience qui sont le mieux à même de comprendre les grands intérêts et ils ont le plus de moyens de les servir et de les développer.

C'est une erreur vulgaire de croire que le bénéfice que font les sociétés dans leurs entreprises soit autant de pris sur la prospérité du pays; rien n'est plus faux.

On ne peut demander d'une société d'user de ses capitaux, de son influence et de son expérience au profit du pays, sans lui laisser une part dans les bénéfices à réaliser; si l'affaire est bien comprise et bien menée, elle profite aux deux parties et tout le monde y gagne; de même, si l'on refusait de se servir des moyens dont les compagnies disposent de peur de leur laisser faire une trop bonne affaire, il arriverait ceci : c'est que le pays resterait dans la stagnation et les citoyens dans la médiocrité de fortune et de bien-être.

Ce serait ressembler à l'individu qui, possédant un trésor, le cacherait et n'en voudrait pas profiter de peur qu'il n'en rejaillît quelque avantage pour le voisin.

Le secret de bien faire consiste à faire équitablement les parts égales et à arriver à ce que le pays et les compagnies aient une part légitime de bénéfices.

Je félicite donc le gouvernement du nouveau procédé qu'il a introduit dans les grands travaux publics à entreprendre à Anvers, et je l'engage à l'appliquer encore ailleurs.

Depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette assemblée, et il y a déjà bon nombre d'années, je n'ai cessé de demander qu'on encourageât ou que l'on créât une marine marchande; mais jamais on n'a fait quelque essai sérieux. Après avoir aboli le système des primes, qui avait fait son temps, on n'a pas su le remplacer, et ce grand intérêt national n'est pas plus avancé aujourd'hui qu'il y a vingt ans, c'est-à-dire, qu'il n'existe pas. Il ne reçoit plus d'encouragement, et voilà à peu près tout ce qui a été fait en sa faveur.

Eh bien, ce que ni le gouvernement pris isolément, ni les particuliers ne peuvent faire, les compagnies financières le feront si l'Etat s'en sert.

En Belgique, les habitants de nos villes maritimes vivent absolument et ont les mêmes habitudes que ceux qui habitent à l'intérieur du pays; ils placent leurs capitaux dans l'achat de terres et la construction de maisons, mais nul ne songe à la mer qu'ils ont sous leurs yeux et à leur portée pour en tirer parti, c'est comme si elle n'existait pas pour eux, c'est un champ clos et une porte qui reste fermée. Ouvrir cette porte, percer le mur du champ clos, c'est la besogne du gouvernement et c'est à l'aide des compagnies financières qu'il l'exécutera.

On ne doit pas se faire d'illusion. Les travaux que l'on va exécuter à Anvers en feront un admirable débouché par lequel les produits de notre industrie et ceux du centre de l'Europe, de l'Allemagne centrale et du sud de la Suisse, du nord même de l'Italie trouveront un facile accès vers la mer, mais ils ne créeront pas pour cela une marine nationale, c'est-à-dire, des matelots belges, des navires belges nolisés par des armateurs belges. Anvers aura bien autre chose à faire que de s'occuper de former une marine nationale; elle sera, comme je viens de le dire, la porte de sortie, le bureau de placement des marchandises d'une grande partie de l'Europe, et cette occupation l'absorbera.

Laissons-la à cette destinée, qui est assez belle et assez lucrative, et allons former notre marine à nous (marine marchande, cela s'entend) dans d'autres villes qui sont ou sur la mer ou qui y ont accès par nos canaux. A Ostende et à Nieuport, il y a des travaux à faire pour rendre ces ports tout à fait susceptibles de faire un commerce avantageux; à Bruges et à Gand, où un réveil d'esprit commercial se fait déjà sentir, il y a à rendre ces deux places indépendantes des autres et à leur donner un accès plus facile vers la mer, car la vieille jalousie règne encore dans ces pays, où l'on ne voit son avantage que dans l'insuccès du voisin. Il appartient à l'Etat de faire, par de grands travaux, que toutes ces villes puissent devenir des places importantes de commerce; et pour arriver à ce but, ce n'est pas trop de toutes les forces vives du pays.

Il faut, dans cet ordre d'idées, faire appel aux puissantes compagnies financières, et c'est dans ce sens que je dis que l'élement nouveau, introduit par notre ministre des finances pour faire de grandes choses, est un trait de génie qui, avec le temps, donnera au pays une prospérité dont profiteront nos descendants et que n'auraient pas osé rêver nos contemporains. Il fallait, pour cela, qu'un homme se rencontrât qui, à côté des qualités de l'homme d'Etat, possédât encore le mécanisme des sociétés financières pour l'appliquer au développement de la fortune publique.

Il fallait encore plus, il fallait que cet homme eût fait le sacrifice de sa propre fortune, qu'il possédât la confiance des honnêtes gens et du pays entier, que son nom fût synonyme de probité, de sagesse et de prudence et, de plus, qu'il eût quelques ennemis jaloux et envieux pour faire éclater davantage ses mérites éminents uniquement mis au service de son pays. Qu'il ne se décourage donc pas à mener à bien la grande tâche qu'il a entreprise, le pays est avec lui et suit avec intérêt les efforts qu'il fait pour sa prospérité. Qu'il se rappelle ses souvenirs de première jeunesse; ses études d'autrefois lui ont appris que la vraie gloire est inévitablement accompagnée de détracteurs et qu'on ne monte point au Capitole sans être accompagné d'un cortége de jaloux et d'envieux que la renommée d'un grand citoyen importune.

Mais c'est là le petit nombre, le grand nombre est avec lui. La vraie vertu est presque toujours calomniée, c'est l'histoire du monde depuis son origine, mais elle finit toujours par être reconnue par tous et je ne doute pas

que l'honorable chef du cabinet n'en fasse bientôt l'expérience. Qu'il ait donc donc courage et qu'il persévère dans sa rude tâche ; le souffle de la calomnie se dissipe comme un vent malfaisant, mais l'œuvre inspirée par l'intelligence et le désintéressement reste et profite au pays.

Je discuterai une autre fois plus au long et à esprit reposé le système nouveau, introduit dans le projet de loi actuel, de faire appel à d'importantes compagnies financières pour exécuter de grands travaux publics, de concert avec l'Etat ; l'occasion se présentera prochainement et je ne manquerai pas de la saisir.

M. LE PRÉSIDENT. — Le réglement prescrit que lorsqu'un orateur a parlé en faveur d'un projet de loi et qu'un autre orateur est inscrit pour parler contre, la parole doit être donnée au membre qui désire parler contre.

Bien que M. Van Schoor ne soit inscrit que le cinquième, je crois donc devoir lui donner la parole.

M. VAN SCHOOR. — Messieurs, j'ai suivi avec beaucoup d'attention les débats qui ont eu lieu à la Chambre des représentants, à l'occasion du projet de loi dont nous nous occupons en ce moment.

J'ai aussi, messieurs, comme c'était, du reste, mon devoir, examiné avec soin les documents qui ont été produit à l'appui du projet de loi.

La question que nous sommes appelés à résoudre étant une question d'intérêt purement matériel, je l'ai examinée, je vous le dis ici franchement, en dehors de toute préoccupation de parti. Des discussions qui ont eu lieu dans une autre enceinte, de l'étude consciencieuse que j'ai faite des éléments d'appréciation qui nous ont été fournis il est résulté pour moi la conviction que la résiliation du contrat Strousberg aurait été beaucoup plus avantageuse à l'État que la solution qui nous est proposée.

Je regrette de devoir le dire, messieurs : d'après moi, dans toute cette affaire, les intérêts de l'Etat auraient pu être mieux sauvegardés.

Quant aux intérêts de la ville d'Anvers, je reconnais que par suite de la convention du 16 janvier dernier, par suite des modifications introduites au contrat avec la Société immobilière, ses intérêts ont reçu une complète satisfaction.

Aussi, ma désapprobation ne touche-t-elle en rien aux dispositions de la loi qui ont pour but de satisfaire les intérêts de la ville d'Anvers. Je le reconnais, les intérêts de cette ville sont des intérêts nationaux, car le pays tout entier est intéressé à la prospérité de notre métropole commerciale.

Mais, représentant de la nation, appelé par la mission qui m'est confiée à veiller aux intérêts de l'Etat proprement dit, j'aurais désiré que ces intérêts eussent obtenu ici la même satisfaction que ceux de la ville d'Anvers.

Aussi, messieurs, est-ce sans hésitation aucune que je me suis décidé à suivre, dans ces circonstances, mes honorables amis qui, dans une autre enceinte, ont été quasi unanimes pour repousser le projet de loi que nous discutons en ce moment.

Les auteurs des fortifications nouvelles d'Anvers avaient considéré comme étant une nécessité de la défense de la place, que la grande enceinte aboutit, à chacune de ses extrémités, à un grand ouvrage militaire, à une citadelle.

Par motifs d'économie, on conserva la citadelle du Sud pour couvrir le côté droit des fortifications, c'est-à-dire, le côté en amont du fleuve. Pour ce qui concernait la partie en aval du fleuve, on construisit une vaste citadelle qui avait pour but de servir éventuellement de dernier abri à la garnison de la place, lorsque l'enceinte aurait été envahie par l'ennemi.

Les habitants d'Anvers, dont beaucoup se souvenaient des terribles angoisses qu'ils avaient éprouvées dans la nuit du 29 octobre 1830, qui se souvenaient aussi des dangers qu'Anvers avait courus en 1832, lors du siége de la citadelle, nonobstant les précautions que prenaient les belligérants pour sauvegarder la ville.

Ce sentiment de crainte, que tous nous comprenons, avait déterminé les Anversois à s'élever avec force contre le maintien de la citadelle du Sud et l'établissement de la citadelle du Nord. Le gouvernement se montra disposé à faire droit à ces réclamations ; il consentit à démolir la citadelle du Sud et à affecter à des installations maritimes, au développement de la ville d'Anvers et de sa prospérité, les terrains qui seraient devenus disponibles par suite du démantèlement de cette citadelle.

Il se montra en même temps disposé à modifier la citadelle du Nord, c'est-à-dire, à démolir le rempart intérieur et à le remplacer par un mur crénelé, la citadelle du Nord ne pouvant être démolie parce que, dans les combinaisons stratégiques, elle avait un double rôle à remplir. Son front donnant, au nord, vers le fleuve, devait défendre l'approche de la plaee par une flotte ennemie qui tenterait de remonter le fleuve.

Mais le gouvernement ne consentit à modifier son système de fortifications qu'à la condition que ces modifications ne dussent pas entraîner l'État a des sacrifices nouveaux.

Il fut alors convenu, ou du moins le gouvernement demanda que le mur crénelé, qui devait remplacer le rempart intérieur, aurait été établi aux frais de la ville d'Anvers et se réserva de chercher une combinaison qui lui permît de recueillir, par la vente des terrains de la citadelle du Sud, les ressources nécessaires pour établir les travaux militaires, appelés à tenir lieu de cette citadelle.

Vous le savez, Messieurs, ces travaux consistent dans un fort à établir vers Burght ; dans un deuxième fort vers Zwyndrecht, dans une digue défensive, reliant ce fort au fort Saint-Marie ; dans un troisième fort à construire sur la rive droite à Merxem, et enfin dans un raccordement de la grande enceinte au fleuve en amont de la citadelle du Sud, en remplacement du front rentrant qui reliait la grande enceinte à cette citadelle. Ces divers travaux étaient évalués à 14 millions.

Le gouvernement trouva un entrepreneur qui consentit à lui payer cette somme de 14 millions à la condition que l'on mît à sa disposition tous les terrains rendus disponibles par la suppression de la citadelle du Sud. On mit donc à la disposition de cet entrepreneur, le docteur Strousberg, une superficie de 108 hectares, constituant le périmètre des ouvrages militaires à supprimer. Il fut convenu que de ces 103 hectares, 10 devaient être affectés à l'établissement d'une gare de chemin de fer pour marchandises et voyageurs ; par suite il restait à sa disposition 98 hectares.

Toutefois, il était stipulé que, de ces 98 hectares, 49 devaient être employés à des établissements maritimes,

à des bassins, à des quais, à des entrepôts et autres travaux que comportait une vaste exploitation maritime.

Le docteur Strousberg n'avait donc à sa disposition que 49 hectares, qui devaient lui procurer les moyens de solder à l'État la somme de 14 millions qu'il s'était engagé à verser dans ses caisses. Il avait été également convenu, messieurs, que les terrains qui seraient conquis sur le fleuve pour établir les quais derrière la citadelle du Sud, appartiendraient eux aussi à l'entrepreneur. Par suite de certaines circonstances imprévues lors des stipulations, le docteur Strousberg se trouva, pour ainsi dire, dans l'impossibilité de remplir ses engagements.

Il avait toutefois versé déjà, dans les caisses de l'État, une somme qui s'élevait, je crois, à 3 millions, en compensation de 22 hectares qui avaient été déjà mis à sa disposition.

Le projet d'installations maritimes qui devait être exécuté par le docteur Strousberg avait, je pense, rencontré une certaine opposition à Anvers. On trouvait un inconvénient à confier à des entreprises différentes le service des bassins, des quais, des entrepôts, en un mot de tout ce qui concernait les établissements maritimes.

Il y avait, d'un côté, les bassins et les quais actuels qui auraient continué à être exploités par la ville à son profit, et, de l'autre, les quais, les bassins et les entrepôts nouveaux à établir dans la partie sud de la ville, lesquels auraient été exploités par une entreprise particulière.

Bref, ce système n'était pas accueilli avec faveur à Anvers.

Les circonstances qui empêchaient le docteur Strousberg de donner suite à son entreprise mettaient le gouvernement dans une position assez difficile.

Ainsi, d'une part, les intérêts de la ville d'Anvers réclamaient impérieusement l'amélioration de tout ce qui se rattachait à ses établissements maritimes; et, d'autre part, le gouvernement, tenu par le contrat Strousberg, se trouvait dans l'impuissance de satisfaire à ces exigences.

Enfin une circonstance très-favorable se produisit : le docteur Strousberg, en présence de l'impossibilité où il se trouvait d'exécuter ses engagements, vint proposer au gouvernement la résiliation de son contrat. Il alla même jusqu'à offrir de résilier d'une manière onéreuse pour lui, en abandonnant à l'État une partie des fonds qu'il avait déjà versés dans ses caisses.

L'honorable ministre des finances s'est refusé à cette résiliation, par la crainte d'exposer ainsi l'État à certaines chances défavorables; mais il a oublié que cette résiliation ne pouvant être acceptée par lui que sous réserve d'approbation par la législature, sa responsabilité était, de ce chef, entièrement à couvert.

La résiliation acceptée avec cette réserve, ceux à qui sont confiés les intérêts à l'État étaient à même d'examiner librement la question de savoir quelle était la solution la plus favorable à donner au problème, à savoir de recourir à un entrepreneur nouveau, en modifiant les conditions du contrat; ou de faire exécuter par l'État, avec la coopération de la ville, les travaux des installations maritimes et la vente des terrains.

D'après moi, Messieurs, comme je le disais tout à l'heure, cette dernière solution devait être la plus avantageuse à l'État.

En effet, Messieurs, du moment où le gouvernement était décidé à exécuter par lui-même les installations maritimes qui constituaient la partie du contrat la moins avantageuse à l'entrepreneur, et à ne laisser à ce dernier que l'exploitation des terrains devant aboutir à un bénéfice certain, je ne m'explique pas la nécessité de recourir à des tiers. Je le répète, Messieurs, j'ai l'intime conviction, et je tâcherai de le prouver par des chiffres, que le gouvernement aurait fait chose beaucoup plus avantageuse à l'État en résiliant le contrat Strousberg qu'en permettant à ce concessionnaire de céder son entreprise à la Société Immobilière.

Messieurs, comme je vous le disais tantôt, les terrains disponibles par suite du démantèlement de la citadelle du Sud ont une superficie de 108 hectares.

De ces 108 hectares, 10 hectares, 13 même, par suite de la convention faite avec la Société Immobilière, doivent être affectés à l'établissement d'une gare. Restent 95 hectares, 4 hectares étant destinés à l'établissement du bassin de batelage, il en reste 91 de disponibles.

J'ai fait le calcul de la superficie que comportent les rues et les places, et j'ai constaté que cette superficie pouvait être évaluée à 27 hectares.

En conséquence, le nombre d'hectares destinés à être vendus comme terrains à bâtir, s'élèvent au chiffre de 64, si l'on évalue ces terrains à 600,000 francs l'hectare, soit 60 francs le mètre, ce qui n'est, certes, pas exagéré, on obtient, pour les 64 hectares disponibles, une valeur totale de 38,400,000 francs.

Je dis que ce prix n'est pas exagéré; et, en effet, la moyenne des prix obtenus par la société Ybry est de 66 francs le mètre. (*Interruption.*)

J'ai sous les yeux un journal qui est certainement au courant de l'affaire et qui donne ce chiffre.

Je suis donc modéré et ne comptant ces terrains qu'à 600,000 francs l'hectare, soit à 60 francs le mètre carré : et j'ai l'intime conviction que la Société immobilière s'attend à obtenir d'avantage.

Je ne sais pas pourquoi, en définitive, elle n'obtiendrai pas un prix plus élevé que la société Ybry, dont les terrains étaient moins bien situés que ceux dont il s'agit.

M. MALOU, ministre des finances. — C'est le contraire qui est vrai.

M. VAN SCHOOR. — Pardon; ceux-ci sont situés dans un quartier où vous allez établir un bassin de batelage et une gare de chemin de fer, et ils seront proches du nouveau quai à construire.

Ce sont là des circonstances qui doivent contribuer à donner de la valeur à ces terrains.

Je crois donc pouvoir maintenir que le mètre carré rapportera 60 francs au minimum; et nous arrivons à la somme totale de 38,400,000 francs que j'indiquais tout à l'heure.

De cette somme, je déduis les 4,500,000 francs qui doivent être dépensés pour l'établissement du pont. Restent donc 33,900,000 francs.

J'ai calculé, au moyen du plan qui nous a été fourni, que les rues et les places publiques comportent 14,000 mètres courants.

Les rues les plus étroites ont 15 mètres de largeur; les plus larges en ont 25 ; les boulevards en ont 60.

Comme les rues étroites sont en plus grands nombre, je prends, comme moyenne de largeur des rues, 20 mètres. Une rue de 20 mètres comporte des trottoirs ayant chacun 2 mètres de largeur.

Restent donc 16 mètres à paver.

M. LE BARON COGELS-OSY. — Et les trottoirs, on ne les pave pas ?

M. VAN SCHOOR. — Si les choses se passent à Anvers comme à Bruxelles, ce sont les propriétaires riverains qui sont obligés d'établir les trottoirs.

M. LE BARON COGELS-OSY. — Jamais à Anvers.

M. VAN SCHOOR. — Je parle d'après ce qui se passe à Bruxelles.

Je continue donc mon raisonnement, en disant qu'il reste 16 mètres de rue à paver. Les pavés du quatrième échantillon (c'est celui dont nous nous servons à Bruxelles) coûtent 8 fr. 50 c. le mètre carré, ce qui fait, par mètre courant de rue à paver, 136 francs à raison d'une largeur de 16 mètres en moyenne.

Le coût des égouts construits dans d'excellentes conditions s'élève à 50 francs le mètre; j'ai donc pour chaque mètre courant de rue, une somme de 186 francs, ce qui, pour 14,000 mètres de rues, me donne une somme totale de 2,600,000 francs, je néglige les fractions.

Je défalque donc cette somme des 33,900,000 francs et il reste 31,300,000 francs.

Enfin, si de cette somme, je déduis les 11,000,000 de francs que le gouvernement va recevoir de la Société immobilière, je trouve que le bénéfice de celle-ci sera de 21,300,000 francs.

Je puis en conclure que, si l'Etat avait accepté la résiliation du contrat Strousberg, il aurait eu à sa disposition 21 millions de francs qu'il n'a pas aujourd'hui.

J'admets, messieurs, qu'il y avait lieu de faire quelque chose en faveur de la ville d'Anvers. Aussi j'approuve les mesures qui ont été prises en vue d'assurer à la ville d'Anvers le partage des bénéfices de l'opération avec la Société immobilière.

Mais j'aurais désiré que le gouvernement, au lieu d'une société particulière, eût partagé ces 21 millions avec la ville d'Anvers.

Il était d'autant plus autorisé à le faire, que, pour arriver à l'exploitation des terrains qu'il devait vendre directement, l'aide de la ville d'Anvers lui était très avantageuse.

Oui, au moyen d'une participation dans les bénéfices, l'Etat aurait obtenu le concours efficace de la ville d'Anvers.

Je parlais tout à l'heure, messieurs, du coût du pont à établir. On doit admettre avec moi que ce pont sera excessivement avantageux pour ceux qui seront appelés à bénéficier de la vente des terrains. Or, on a des doutes quant à l'influence de l'établissement de ce pont sur le régime du fleuve.

Des hommes très compétents, entre autres feu l'ingénieur en chef des ponts et chaussés, M. Kummer, a fait, il y a quelques années, un rapport...

M. MALOU, ministre des finances — Il y très longtemps de cela.

M. VAN SCHOOR. — Oui, mais le régime du fleuve est resté le même.

M. MALOU, ministre des finances. — Sans doute, mais l'art des constructions a fait bien des progrès.

M. VAN SCHOOR. — Il n'en est pas moins vrai que M. Kummer a exprimé des craintes très sérieuses sur l'influence que pourrait exercer la construction de ce pont sur le régime du fleuve.

L'honorable ministre des finances fait remarquer que l'art de constuire des ponts s'est beaucoup perfectionné, cela est vrai ; j'admets même que ce pont puisse être établi dans de bonnes conditions ; mais, enfin, il y a doute sur les effets qu'il peut produire et, dans cette incertitude, M. le ministre n'aurait-il pas dû tout au moins prendre des précautions vis-à-vis de la société avec laquelle il contractait ? Lui qui est si prévoyant, qui a une si grande habitude des affaires, n'aurait-il pas dû stipuler que si le pont ne pouvait être établi, la société n'avait aucun droit de réclamer, de ce chef, des indemnités ?

Car enfin, si vous ne parvenez pas à construire le pont, on viendra vous demander des indemnités et ces indemnités seront payées au détriment de ces 11 pauvres millions, les seuls qui ont quelque chance d'entrer dans les caisses de l'Etat.

M. MALOU, ministre des finances. — Il y a certitude.

M. VAN SCHOOR. — Je n'en doute pas ; mais je dis que ce sont les seuls qui, d'après votre convention, pourront revenir à l'Etat ; je n'ai certainement aucun doute sur le payement ; l'affaire est trop avantageuse à la société contractante pour qu'elle ne paye pas.

M. LE MARQUIS DE RODES. — Le docteur Strousberg ne les a jamais payés.

M. VAN SCHOOR. — Allez-vous comparer les conditions faites à M. Strousberg à celles faites à la Société immobilière ? Il y une différence du tout au tout.

D'abord, M. Strousberg ne pouvait utiliser que 49 hectares, il devait affecter les 49 autres à des établissement publics, il n'en était pour ainsi dire pas propriétaire c'était une concession et non une vente ; si, un jour, l'Etat avait repris ces établissements maritimes, il aurait dû nécssairement tenir compte des droits du concessionnaire sur ces terrains; mais je dis qu'ils lui étaient concédés et non vendus.

Il ne s'agit donc pas de comparer la position de M. Strousberg avec la magnifique position faite à l'Immobilière.

En quoi se résume l'intervention de cette société ? A vendre à son profit les 64 hectares qui lui sont donnés au prix de 11 millions. Voilà toute son intervention, l'Etat aurait pu faire cela lui-même avec l'aide de la ville d'Anvers.

Je me résume donc, messieurs, en disant, à regret, qu'en présence de cette convention, je ne pourrai donner un vote approbatif au projet.

M. LE MARQUIS DE RODES. — Messieurs, comme à l'honorable M. Van Schoor, la question que nous discutons me paraît une question d'intérêt matériel, une question d'affaires. Après avoir suivi avec attention les débats de la Chambre des représentants, je l'envisagerai à ce point de vue; et je donnerai mon approbation à la con-

vention avec la Société immobilière, parce qu'elle me paraît sauvegarder à la fois l'intérêt de l'Etat, de la ville d'Anvers, et surtout l'intérêt national.

Sans entrer dans de longs développements, il me paraît qu'un fait incontestable domine la situation; le docteur Strousberg ou n'a pas voulu, ou n'a pas pu remplir les engagements qu'il avait contractés avec l'Etat en 1869, et le gouvernement se trouvait en présence d'un procès long et incertain, peut-être même de complications diplomatiques.

La convention avec la Société immobilière à l'avantage d'être conclue avec une société belge. Elle assure à l'Etat la rentrée certaine de la créance de 14 millions fixée par la convention de 1869. La compagnie s'oblige à payer le solde des 11 millions dus à l'Etat, avec tous les intérêts arriérés. En outre, l'Etat recevra 4 millions et demi de la société à constituer pour l'exploitation des terrains de la citadelle du Sud.

C'est donc 18 millions et demi nets que l'Etat recevra.

Retranchant les 3 millions pour la reprise de l'exploitation maritime, l'Etat recevra 15 millions et demi, soit 1 million et demi de plus que le prix fixé par le contrat de 1869. M. Van Schoor néglige ce million et demi qui cependant ne me paraît pas à dédaigner pour les caisses de l'Etat.

Messieurs, j'avoue qu'il me paraît qu'on a quelque peu exagéré les bénéfices probables de la compagnie; on a fait valoir toutes les chances favorables et on n'a pas tenu compte des chances défavorables qui peuvent se présenter. Je crois qu'il y a beaucoup à rabattre des chiffres de l'honorable M. Van Schoor.

En effet, messieurs, pour que l'affaire soit aussi belle qu'il l'a dit, il faut que la société réalise en 12 ou 15 ans ces terrains. Dans cet espace de temps, que de chances défavorable peuvent se présenter! Une guerre peut éclater. Anvers peut être assiégée. Que deviennent alors les bénéfices de la compagnie? Car nous savons tous que les sociétés immobilières, pour réussir, doivent réaliser en un temps donné, et que ce temps est souvent bien plus long qu'on ne le pense.

Quelle que soit la prospérité de Bruxelles et le développement de la capitale, la société civile du quartier Léopold, constituée depuis près de quarante ans, n'a pas encore réalisé tous ses terrains. En traitant avec l'Etat, la société comme le gouvernement ont dû tenir compte des éventualités défavorables que je viens de signaler au Sénat.

La convention avec la Société immobilière a le mérite de satisfaire la ville d'Anvers et de désintéresser le trésor public.

Elle assure les rentrées et n'entraîne pas le pays dans des dépenses excédant ses ressources. En effet, messieurs, les 18 millions que l'Etat devra dépenser rapporteront, dans un avenir peu éloigné, l'intérêt des capitaux engagés.

L'intervention de l'Etat est justifiée d'ailleurs par le grand intérêt de ce travail pour le commerce et l'industrie du pays tout entier. Nos principales industries sont surtout intéressées au développement du port d'Anvers et à la perfection de son outillage, tant pour l'importation des matières premières qu'elles emploient que pour les facilités d'exportation de leurs produits fabriqués.

Messieurs, on a dit que l'honorable M. Malou avait été très large pour la Société immobilière; on a été jusqu'à parler d'un cadeau de 3 millions; je vous ai fait envisager tout à l'heure les chances défavorables que la Société immobilière a à courir, et je vais vous citer à l'appui ce qui se passe pour l'emprunt de 240 millions. L'année dernière, lorsque le gouvernement a traité avec les grands établissements financiers du pays pour l'émission de cet emprunt, je ne pense pas que l'honorable ministre ait voulu leur infliger une perte. Il n'en est pas moins vrai qu'en ce moment, ces établissements financiers, par suite des circonstances que vous connaissez tous, subissent une perte qui, pour la Société Générale, se chiffre par quelque chose comme 1 million 500,000 fr. Je ne suppose pas que l'honorable M. Malou ait voulu infliger cette perte à un établissement dont il avait été directeur, pas plus que je ne suppose qu'il a voulu avantager la Compagnie immobilière.

Les directeurs de nos grands établissements financiers n'ont pas voulu non plus faire subir aux établissements qu'ils dirigent une perte même momentanée : ceci vous prouvera, messieurs, qu'en affaires on ne peut compter sur un bénéfice que lorsqu'il est réalisé; mais, je le répète, dans mon opinion, cette situation n'est que momentanée et j'ai la conviction que l'emprunt se classera quand les circonstances seront redevenues normales.

Messieurs, sous peine d'être frappé de déchéance, il faut faire vite et ne pas perdre de temps, si l'on ne veut être devancé par ses voisins. Au gouvernement actuel reviendra l'honneur d'avoir compris la nécessité d'agir et de commencer la régénération de notre grand port commercial.

Je bornerai là, messieurs, les observations que j'avais à présenter, n'étant pas compétent pour parler des installations maritimes.

Mais, messieurs, je demanderai au Sénat la permission de lui dire quelques mots de notre situation financière. Il paraît qu'à l'approche des élections, notre situation financière est devenue détestable; on va jusqu'à dire que le trésor est à sec et que nous allons tomber dans les déficits.

Ayant examiné avec attention l'exposé de la situation financière qui a été présenté, il y a quelques jours, par M. le ministre des finances, je n'ai pas, heureusement, pu y trouver cette conclusion, que le trésor est à sec.

Messieurs, l'année dernière j'ai été rapporteur de la loi de l'emprunt de 240 millions. Votre commission des finances estimait alors que le taux de cet emprunt 3 fr. 90 c. d'intérêt, était des plus avantageux pour le trésor public, et que le moment était bien choisi pour l'émission de l'emprunt. Le Sénat l'a voté à l'unanimité, mois une voix, celle de l'honorable baron Gustave de Woelmont, qui a motivé son vote par la considération que le Limbourg, que l'honorable sénateur représente avec un dévouement absolu, n'avait pas une part suffisante dans les travaux décrétés.

Cet emprunt de 240 millions, le plus considérable que la Belgique eût encore contracté, émis au taux restreint d'intérêt de 3 fr. 90 c., devait nécessairement se classer lentement; au lieu de blâmer l'honorable ministre des finances, d'avoir contracté l'emprunt à un taux si favorable aux intérêts du trésor, il faudrait le féliciter d'avoir si bien choisi le moment de l'émission.

En effet, messieurs, à peine l'emprunt était-il souscrit, que les circonstances ont changé, une crise financière redoutable éclata à Vienne d'abord, ensuite en Allemagne puis en Amérique, et a fait le tour de l'Europe; le loyer de l'argent a renchéri considérablement partout, et le marché des capitaux éprouve encore aujourd'hui un grand malaise.

Il n'est donc pas étonnant, messieurs, que le classement de l'emprunt n'ait suivi la marche rapide qu'on pouvait espérer; mais, messieurs, le gouvernement n'a, de ce chef, aucune perte à redouter; les versements ne s'en font pas moins régulièrement, et pour vous faire bien comprendre la parfaite sécurité du trésor à cet égard, vous remarquerez qu'il y a déjà 31 francs versés sur la partie de l'emprunt émise en titres non entièrement libérés.

Ce versement constitue un gage de sécurité absolu pour les versements ultérieurs, les porteurs ayant le plus grand intérêt à ne pas compromettre les capitaux déjà engagés sur une valeur de placement aussi solide.

Sans doute il peut être désagréable pour les souscripteurs que l'emprunt soit descendu au-dessous du cours d'émission: mais cette dépression n'est que momentanée.

L'emprunt se classera, ce n'est qu'une question de temps, et je ne doute pas que mon honorable ami, M. le ministre des finances pourra émettre les cinquante-six millions du solde de l'emprunt aussitôt que les circonstances seront redevenues favorables.

D'après la situation du trésor, il ne reste disponible qu'un solde de 14 millions; ce serait peu, eu égard aux engagements contractés, si tous les crédits votés devaient être dépensés immédiatement; mais nous savons tous qu'il s'écoule un temps quelquefois très long entre le vote des crédits et leur emploi.

Dans quelques jours on va nous proposer le transfert au département des travaux publics du million voté en 1866 pour la construction du palais des beaux-arts. L'honorable baron Mazeman de Couthove, lors de notre dernière réunion, demandait à M. le ministre de l'intérieur ce que devenait le million voté pour le monument de Léopold 1er : il dort dans les caisses de l'Etat avec les fonds votés pour l'hôtel des postes, avec les 20 millions votés pour les écoles et une foule d'autres qui ne sont employées qu'au bout de plusieurs années.

Je pense donc, messieurs, que nous ne devons pas nous alarmer sur la situation du trésor, et que si, par un revirement électoral, nos adversaires politiques revenaient au pouvoir dans deux mois, la situation financière redeviendrait brillante instantanément, par un changement à vue.

Messieurs, les évaluations du budget de 1873 ont été de 205 millions; les recouvrements effectifs ou probables étant de 226 millions, le budget de 1873 laisse un excédant de 20 millions sur les prévisions. Rien dans la situation du pays ne doit faire présumer que les ressources du pays s'amoindriront en 1874; il est donc probable que les prévisions de recette seront dépassées, car vous savez tous, messieurs, que cette heureuse situation est devenue, en quelque sorte, normale dans notre pays. Une modération excessive dans les prévisions est devenue la règle de nos finances. L'honorable M. Malou a continué ces bonnes traditions. Il me paraît donc que, sous son administration, nous ne devons pas craindre que l'ordre et la sécurité de nos finances puissent être compromises.

Je voterai le projet de loi.

M. COGELS-OSY, rapporteur. — Le projet de loi qui est soumis en ce moment à vos délibérations est, de l'avis de tous, un projet de la plus haute importance.

Ce point n'est plus en discussion aujourd'hui. Il fut un temps où l'on supposait qu'Anvers pouvait avoir des intérêts opposés à ceux du pays. Il n'en est, heureusement, plus ainsi aujourd'hui.

Il est reconnu par tout le monde, et les commissions l'ont mis en tête de leur rapport, que la prospérité du port d'Anvers constitue un véritable intérêt national.

Je constate avec la plus vive satisfaction que le projet de loi en discussion est admis à l'unanimité en ce qui concerne la convention faite avec la ville d'Anvers.

Et cela n'est que juste, car la ville d'Anvers, quelque riche qu'on la suppose, n'est pas en état de supporter, à elle seule, la dépense de ces grandes installations qui sont nécessaires pour maintenir le port d'Anvers au niveau de tous les ports concurrents.

Je dois déclarer, messieurs, que je ne crains pas cette concurrence : la concurrence est le stimulant du progrès. Pourquoi ce qui existe pour les particuliers n'existerait-il pas pour les nations ? Quand il y a concurrence, tout le monde gagne, parce que chacun fait bien et qu'il y a à faire pour tout le monde.

Je le répète: je crois que la concurrence est favorable aux nations comme aux particuliers.

Baisser la tête en présence de la concurrence, ce serait l'anéantir.

Messieurs, comme j'ai eu l'honneur de l'insérer dans mon rapport, des faits nouveaux se produisent, qui rendent ces travaux d'Anvers indispensables. Non-seulement, la navigation à vapeur remplace tous les jours dans une proportion de plus en plus considérable la navigation à voile, mais cette navigation à vapeur elle-même ne se fait plus dans les mêmes conditions qu'il y a quelques années ; ses mouvements sont plus rapides et chaque jour des progrès nouveaux se manifestent dans la construction même des bateaux à vapeur.

Ils deviennent plus grands, sont mieux aménagés pour le transport des marchandises ; on obtient plus de vitesse dans la marche, plus d'économie dans l'emploi du combustible.

Mais pour que ces progrès puissent produire tous leurs effets, il faut que le navire puisse toujours, sans aucun retard, décharger et recharger. C'est là une condition *sine quâ non*..

Autrefois, un navire de 400 tonneaux mettait environ cinq semaines à opérer son déchargement et autant pour prendre une nouvelle cargaison ; aujourd'hui les plus grands navires n'emploient plus que quelques heures.

C'est cette navigation accélérée qu'il faut favoriser.

Pour cela, il faut (et l'Escaut est admirablement disposé pour cela), il faut pouvoir aborder aux quais et les quitter à toute marée.

Voilà le but qu'on poursuit dans les ports concurrents et c'est aussi là ce que nous devons réaliser à Anvers; c'est là ce que le gouvernement a voulu atteindre en entrant en

négociation avec la ville d'Anvers, en concluant les conventions du 16 janvier et du 14 mars.

Messieurs, je le répète, ces conventions ne me paraissent pas soulever d'opposition. Je ne m'y arrêterai donc pas davantage. Maintenant, qu'il me soit permis de dire un mot à l'honorable baron Van de Woestyne, qui a exprimé le regret que l'Etat n'ait pas pris aussi à sa charge l'outillage des quais.

M. VAN DE WOESTYNE. — Je n'ai pas entendu parler de tout l'outillage, mais de ce qui est nécessaire au chargement et au déchargement des navires.

M. COGELS-OSY, rapporteur. — Je ne vois pas comment on pourrait séparer l'outillage, les machines, des hangars et magasins où elles doivent être placées; j'avais compris que l'honorable membre faisait allusion à l'outillage et en même temps aux dépôts, magasins, etc.

Il ne resterait plus rien à faire à la ville, dans ce cas, elle pourrait s'abstenir complétement; il me semble que, d'après la convention, les rôles de chacun sont équitablement distribués.

Veuillez remarquer, messieurs, que l'attention des commissions réunies a été appelée sur l'article 3 de la convention du 16 janvier. Elles ont examiné la disposition finale de cet article, qui dit que c'est à la ville qu'il appartient de proposer les plans, mais que c'est l'Etat qui doit les approuver; cela est bien convenu, et il doit approuver non-seulement les plans des hangars et des magasins, mais encore les outils et les engins à mettre en usage.

Je me permettrai ici une observation sur l'article 5 de la convention. Cet article règle le partage des bénéfices et dit qu'ils seront partagés au prorata des frais de premier établissement.

Le premier établissement à fournir par l'Etat, c'est-à-dire, les quais, existera toujours, sans exiger des dépenses de renouvellement, tandis que les outils et les engins subiront inévitablement une usure, une déterioration considérable.

D'autre part, cette convention étant faite pour quarante années qui peut dire s'il ne faudra pas renouveler ces outils et ces engins pour les maintenir à la hauteur des progrès nouveaux ? Ce sera à la ville à faire cette dépense et cependant elle recevra toujours son tantième sur le prorata du premier établissement.

J'espère que, quand ce fait se produira, les ministres d'alors ne se refuseront pas à adoucir ce que cette clause contient d'absolu.

Qu'il me soit permis de dire quelques mots maintenant en réponse à certaine partie du discours de l'honorable M. Van Schoor.

L'honorable sénateur s'est occupé des avantages, exagérés selon lui, que trouve la Société immobilière dans le contrat qu'elle a conclu avec le gouvernement; il croit que le gouvernement aurait bien fait de résilier le contrat Strousberg.

Je ne partage pas cette opinion. Cela vous eût mis en quelque sorte devant l'inconnu. Il aurait fallu un laps de temps très considérable avant qu'une solution nouvelle ne fût trouvée, parce qu'il y a trop d'intérêts en cause qu'il faut concilier. Il aurait fallu, après cette résiliation, trouver un nouvel entrepreneur...

M. VAN SCHOOR. — Non pas, puisque l'Etat fait à ses frais les quais derrière la citadelle du Sud.

M. COGELS-OSY, rapporteur. — l'Etat devenait donc marchand de terrains.

M. VAN SCHOOR. — Pourquoi pas? Est-ce que, à Tournai et à Charleroi, il n'est pas marchand de terrains? Pourquoi ne l'eût-il pas été également à Anvers? L'Etat se serait associé avec la ville d'Anvers pour la vente des terrains; l'un et l'autre s'en seraient bien trouvés.

M. MALOU, ministre des finances. — C'est une question.

M. COGELS-OSY, rapporteur. — Quoi qu'il en soit, messieur, les calculs de l'honorable M. Van Schoor me paraissent bien exagérés. Il a estimé le mètre de terrain à 60 francs, c'est-à-dire au même prix, en moyenne, auquel la société Ybry a vendu jusqu'à présent les siens.

Mais, messieurs, quiconque connait la situation de ces terrains, contre de magnifiques boulevards et dans le voisinage immédiate des bassins, doit être d'avis qu'ils ont bien plus de valeur que ceux dont la Société immobilière disposera.

Il en est contre ceux-ci qui, avoisinant les nouveaux quais, auront une grande valeur.

Mais, dès qu'on pénétrera une peu plus vers l'intérieur, cette valeur diminuera; même contre le bassin de batelage, qui n'exigera ni grands magasins, ni entrepôts, les terrains seront loin de valoir le prix auquel les estime M. Van Schoor, de manière qu'il n'est pas possible d'admettre ce prix de 60 francs comme valeur des terrains mis à la disposition de la Société immobilière.

Je voudrais que cette estimation devint, un jour vraie; ce serait la preuve que la prospérité d'Anvers aurait marché à pas de géant.

Je trouve encore que, dans ces calculs, l'honorable M. Van Schoor a oublié un élément de dépense très important; je veux parler du nivellement des terrains. J'ai vu, comme membre de l'administration communale, faire les travaux de nivellement des fortifications de la ville, et je puis affirmer, messieurs, que c'est là un article de dépense fort considérable. Il faut aussi tenir compte de l'intérêt des capitaux engagés. Quant à moi, je pense que cette convention faite avec l'Immobilière est juste et équitable. Je ne crois pas qu'il y ait entre les parties des avantages si énormes d'aucun côté et difficilement on aurait pu faire mieux.

M. LE VICOMTE VILAIN XIIII. — Je crois qu'il m'appartient, en qualité de collègue de l'honorable ministre des finances au collège électoral de Saint-Nicolas, de venir plutôt que tout autre membre de cette assemblée, protester, après la discussion qui a eu lieu dans une autre enceinte, contre les insinuations malveillantes lancées contre l'honorable M. Malou.

Il a pu les dédaigner et trouver qu'elles ne pouvaient l'atteindre et tombaient à ses pieds, et il a eu raison.

Mais, moi, je viens protester et suis persuadé que la majorité et, j'espère, l'unanimité du Sénat protestera avec moi en disant que le pays doit être heureux et reconnaissant envers des hommes qui, comme l'honorable M. Malou, après avoir rempli des fonctions administratives, industrielles, commerciales et financières, veulent bien, en faisant abstraction de tout intérêt personnel, mettre au service du pays leur longue expérience et intelligence des affaires.

Je dois ajouter encore que, dans notre Belgique, nous pouvons être fiers en proclamant hautement que, depuis près de cinquante ans que la Belgique existe, aucun reproche d'immixtion d'intérêt personnel dans la gestion des intérêts de l'Etat n'a pu être fait, aussi bien aux ministres de l'opinion libérale que de l'opinion conservatrice.

Maintenant je passe à l'examen du projet de loi.

Je commence par dire que j'y donnerai mon entière approbation, surtout en ce qui concerne les travaux à exécuter au port d'Anvers. Je ne conteste pas qu'il n'eût été possible d'y apporter peut-être d'utiles modifications. Mais les personnes versées dans les affaires savent parfaitement qu'en matière de contrat on n'obtient pas toujours tout ce qu'on voudrait. C'est la conséquence naturelle de l'opposition des intérêts en cause.

Pour ma part, j'eusse préféré de beaucoup la première combinaison du gouvernement.

Elle présentait, selon moi, de grands avantages; je vais me permettre d'en dire quelques mots.

Il y a quelques années, messieurs, je vous ai dit qu'il y avait à Anvers une grande difficulté qui s'opposait au perfectionnement des quais et des engins de chargement et de déchargement : cette difficulté résultait de l'existence des corporations appelées les *nations*.

Ces corporations existent encore aujourd'hui ; aussi, je pense que si les travaux avaient été divisés en deux, s'il y avait eu une compagnie ayant seule l'administration des quais et des bassins, en dehors de toute espèce d'influence communale, je crois qu'il en serait résulté de grands avantages.

Je suis convaincu que c'est la même pensée qui a inspiré à l'administration communale d'Anvers le désir de faire reprendre par le gouvernement la construction des quais de la citadelle du Sud.

D'autre part, une espèce d'amour-propre portait l'administration communale à avoir la direction de tous les quais qui bordent le fleuve.

Je comprends jusqu'à un certain point ce sentiment.

Mais on a imposé au gouvernement une grande augmentation de charges.

D'après le premier projet, les quais devant Anvers devaient coûter 15 à 18 millions. Maintenant, le gouvernement devra dépenser encore 10 millions pour la reprise des quais de la citadelle du Sud. Il aura donc une dépense totale de 28 millions à faire pour les deux parties des quais; tandis que, d'après la première combinaison, il n'en faisait que la majeure partie, l'autre étant abandonnée à la Compagnie immobilière.

Je trouve que sous ce rapport le premier projet était de beaucoup préférable.

On dit que le revenu probable des quais de la citadelle du Sud sera de 900,000 francs, et qu'il sera suffisamment rémunérateur.

Je n'ai pas les données nécessaires pour vérifier cette allégation ; je ne puis donc que m'en référer à ce qui a été dit à cet égard.

Il y a certains détails sur lesquels je désirerais que M. le ministre des finances voulût bien me fournir quelques renseignements.

Je désirerais connaître la longueur des quais du bassin de batelage comparativement à celle des quais qui servent actuellement au déchargement des navires devant la ville d'Anvers.

Il est de la plus grande importance qu'on donne à ces bassins une étendue suffisante pour les besoins de l'avenir, attendu qu'ils ne pourraient être agrandis ultérieurement à cause des construetions qu'on élèvera dans les environs. Il faut donc leur donner dès à présent une étendue bien plus considérable que celle du bassin servant aujourd'hui au chargement et au déchargement dans l'intérieur de la ville d'Anvers.

Pour les personnes qui ont visité l'intérieur des quais, il a dû être facile de constater et de se convaincre qu'il y a souvent plusieurs rangées de bateaux à charger ou à décharger, de sorte qu'on doit souvent passer sur plusieurs bateaux pour arriver à quai.

Il en résulte que cette opération se fait très difficilement.

Il y aurait un grand avantage à pouvoir allonger les bassins et à les rétrécir un peu plus. Cela augmenterait les facilités du chargement et du déchargement.

Quant au produit que le gouvernement retirera de la citadelle, il sera évidemment plus considérable, en vertu de la convention actuelle, qu'il ne l'eût été d'après la convention faite antérieurement avec le docteur Strousberg.

D'après le premier contrat, le gouvernement avait à recevoir 14 millions de francs.

Cette somme reste la même en vertu du second contrat, et le gouvernement reçoit, en outre, en actions une somme de 4 millions et demi pour la construction du pont.

De cette manière il satisfait à un grand intérêt provincial, car ce pont reliera la Flandre orientale avec la ville d'Anvers.

Il satisfait, en même temps, à un grand intérêt, qui est la défense de la place d'Anvers, le pont devant être construit précisément à l'endroit où l'autorité militaire le désirait.

J'ai été plus ou moins en rapport avec le gouvernement au sujet de la concession de ce pont : je puis donc en parler en connaissance de cause.

On a dit tout à l'heure que la dépense de construction de ce pont pourrait dépasser de beaucoup 4 millions et demi, constituer une charge pour le gouvernement.

Eh bien, je tiens à dire à ce sujet qu'une compagnie très sérieuse s'est offerte à faire le pont en lieu et place du gouvernement.

Mais le gouvernement n'y a pas consenti ; il a voulu que le pont restât à la disposition de l'autorité militaire et il a tenu à se charger lui même de le construire et à en conserver la direction et l'usage de manière à satisfaire avant tout à l'intérêt public.

Je ne puis, pour ma part, que féliciter l'honorable ministre de la solution qu'il a donnée à cette question en ce qui concerne la construction du pont qui répondra à plusieurs intérêts, comme je viens d'avoir l'honneur de l'exposer.

On a reproché au gouvernement de donner une somme de 3 millions pour les dix hectares de terrain qu'il reprend à la Compagnie immobilière.

Mais toute la question est de savoir si les quais seront productifs ou s'ils ne le seront pas, si l'on procure à la Compagnie un avantage ou si on lui impose une charge.

On n'a pas fait attention, d'un autre côté, à ce fait que la première gare qu'on voulait donner au gouvernement ne comportait que 10 hectares de terrain.

C'est par suite de modifications apportées au plan, c'est par suite de la reprise des quais et du bassin de batelage, c'est, enfin, par suite du déplacement du pont, à cent mètres plus loin que le premier emplacement projeté, que la Compagnie a concédé 3 hectares de plus, et qu'au lieu de 10 hectares on en aura 13 pour la gare.

Or, une augmentation de 30 p. c. sur l'étendue de la gare n'est pas à dédaigner; c'est un avantage réel pour l'État.

Quant aux détails, je me permettrai de faire encore une observation.

Chacun de nous a pu constater en observant la rivière ou le ruisseau qui longe ou traverse sa propriété, que c'est du côté opposé à la partie convexe que se trouve la plus grande profondeur.

Le courant se porte donc vers la partie concave, c'est-à-dire du côté opposé à celui où se forme l'alluvion.

A Anvers, le courant se trouve vers la ville. Il eût donc été avantageux de donner une direction légèrement concave aux murs de quai à construire de ce côté, au lieu de les établir en ligne droite; mais il paraît que ce travail aurait présenté de grandes difficultés.

Cependant il y aura un moyen d'obtenir d'une autre façon le résultat que j'ai en vue, ce sera de donner une forme convexe à la partie opposée, c'est-à-dire à la rive gauche, et cela au moyen de simples fascinages, de manière à produire un courant plus fort vers la rive droite, ce qui aura pour effet d'approfondir encore la passe navigable du fleuve.

Ce travail pourra être fait à très peu de frais.

Quant aux installations sur les quais d'Anvers, on a parlé de l'emploi d'engins mus par la vapeur; mais il y a d'autres moteurs tout aussi puissants; en Angleterre et en Amérique on emploie des engins qui sont mus soit par l'air atmosphérique, soit par des machines pneumatiques.

L'opération du chargement et du déchargement se fait ainsi avec une rapidité extraordinaire.

Je suis convaincu que le gouvernement, avant de se décider pour une installation quelconque, saura s'entourer de tous les renseignements nécessaires.

On a dit également que des difficultés pourraient se présenter avec la ville d'Anvers quant aux installations à faire sur les quais.

L'honorable ministre des finances nous a dit que, d'après la disposition de l'article 3, si la ville doit présenter les plans des installations à faire sur les quais, c'est au gouvernement qu'il appartient non-seulement de les approuver, mais de les modifier ou de les compléter, s'il y a lieu. Cette réponse doit nous donner toute satisfaction.

C'est donc la ville d'Anvers qui proposera les plans, mais c'est au gouvernement qu'il appartiendra de décider en dernier ressort.

Je m'en réfère entièrement à la décision du gouvernement, persuadé qu'elle sera prise dans l'intérêt commun, tant dans l'intérêt de la ville que dans celui du gouvernement lui-même.

M. le Baron COGELS-OSY. — C'est évident. Les intérêts sont les mêmes pour les deux parties, ils sont identiques.

M. VAN DEN BERGH. — Messieurs, en ma qualité d'Anversois et d'ancien membre de l'administration communale, je suis heureux de pouvoir constater, à l'occasion du projet de loi qui nous est soumis, que ce que l'on a nommé *la question d'Anvers* est sur le point de recevoir enfin une solution satisfaisante.

Déjà nous avons la loi qui accorde des indemnités aux citoyens dont les propriétés sont grevées de nouvelles servitudes militaires.

La Chambre vient d'émettre un vote favorable, que le Sénat ratifiera, je n'en doute pas, au projet de loi qui nous assure la démolition, en quelque sorte immédiate, de la citadelle du Sud.

Enfin, le cabinet a formellement consenti, en Décembre dernier, à la démolition des fronts intérieurs de la citadelle du Nord, réservant à un usage commercial et maritime le terre-plein de cet ouvrage militaire, et n'attendant, pour mettre la main à l'œuvre, que des propositions satisfaisantes de l'administration communale.

C'est surtout la démolition de cette dernière citadelle que la ville d'Anvers, appréciant l'avenir immense réservé à son port, un des meilleurs dont la nature ait pu doter un pays, n'a cessé de réclamer, au double point de vue de son extension et de la sécurité de ses établissements maritimes. On ne contestera plus, je pense, que ces réclamations — dont aujourd'hui tout le monde reconnaît l'importance et la nécessité, mais que de malheureux différends politiques avaient dénaturées — étaient faites uniquement dans l'intérêt du commerce et de la navigation de notre métropole commerciale, auxquels la Belgique doit en grande partie sa richesse et sa prospérité.

La lutte entre le gouvernement et la ville a été longue et pénible, mais avec du courage et de la persévérance les causes justes finissent toujours par triompher.

Cet heureux résultat, dont le pays entier doit se féliciter, est l'unique but auquel ont tendu les efforts énergiques et persévérants de la population anversoise depuis plus de dix ans; efforts que la passion politique dénaturait aux yeux du pays, mais qui, aujourd'hui mieux appréciés, se voient couronnés de succès.

Deux grandes questions se présentent, que j'aurais voulu voir traiter tout à fait séparément et indépendamment l'une de l'autre :

1° La vente de la citadelle du Sud;

2° La rectification des quais avec installations devant la ville.

Pour ce qui regarde la première, je n'entrerai pas dans les détails de la combinaison financière entre l'Etat, la Société immobilière et la ville; c'est à l'administration communale qu'incombe le devoir de sauvegarder les intérêts de la commune; c'est sur elle que repose la responsabilité de ses actes.

Je ne toucherai que quelques points de la seconde convention sur lesquels je désire attirer pour un moment la bienveillante attention du Sénat; ils se rapportent principalement à la rectification des quais devant la ville et au pont que le gouvernement projette de placer sur l'Escaut; travaux que je considère comme dangereux et pouvant compromettre non-seulement notre belle et bonne rade, mais la navigabilité de notre fleuve.

Dans un fleuve à fortes marées, subissant le flux et le reflux, tel que l'Escaut, où le flot avec la marée basse diffère d'environ 14 pieds, les courants dans les deux sens sont tellement capricieux qu'ils peuvent dérouter les meilleurs calculs et donner des résultats tout à fait contraires aux prévisions des hommes les plus compétents.

Ainsi, quant à l'influence qu'exerceront sur le régime du fleuve la rectification des quais, *en partie en ligne droite*, et le rétrécissement de la rade devant la ville, je déclare ne pas avoir tous mes appaisements, pas plus que sur la construction du pont projeté sur l'Escaut qui, dans un temps donné, s'il n'est pas d'une seule volée, peut non-seulement gâter la rade, mais compromettre la navigation. Le moindre obstacle dans une rivière ne peut-il pas produire des atterrissements? Diviser ou changer la direction du courant? Et former des bancs ou haut-fonds là où il n'en existait pas!

Le travail de la nature quoique lent est continu; l'arrêter est, malgré tout ce que la science a inventé, souvent au-dessus des forces humaines. Voyez ce qui s'est produit à la hauteur de Bath à la suite du barrage qui y a été fait depuis peu d'années: devant Bath, la passe navigable s'est complétement modifiée et continue à se déplacer de jour en jour. Si elle est devenue plus profonde, si même elle s'est améliorée, n'a-t-on pas constaté que des atterrissements se sont produits ailleurs, notamment entre le vieux Doel et le fort Frédéric, où il y a deux passes; et qu'il y a accroissement du banc qui se trouve sur la rive droite?

Le banc dit des Anguilles, situé vis-à-vis du Kattendyk, non loin de la ville, où depuis d'un demi-siècle on enlève journellemement des centaines de tonneaux de sable pour lester les navires, s'agrandit au lieu de diminuer, Quel résultat peut-on, en conséquence, attendre de l'emploi de dragueurs, n'importe leur puissance, dans un fleuve à fortes marées comme est l'Escaut?

Les perturbations que l'on remarque dans le fleuve sont-elles produites par le barrage de l'Escaut oriental et continueront-elles à se produire? L'avenir seul pourra nous le dire. Toujours est-il qu'aussi longtemps qu'on constatera des changements dans le lit du fleuve, la formation de nouveaux bancs ou hauts-fonds, on doit craindre que le thalweg actuel pourra un jour être remplacé par plusieurs petites passes, innavigables pour les grands navires.

La question de la rectification des quais devant la ville n'est pas nouvelle; elle fut soumise, en 1870, à une commission, composée d'ingénieurs, d'officiers de marine et d'autres personnes compétentes, chargés de l'étudier.

Ces messieurs émirent à l'unanimité l'avis qu'il fallait une ligne courbe, concave avec une assez forte emprise sur la ville. Ce travail fut soumis à l'appréciation des ingénieurs en chef du pays qui se rallièrent à l'unanimité, je pense, à la manière de voir de la première commission.

En présence d'avis aussi unanimes, je ne comprends pas sur quoi est basée la proposition de remplacer (d'après un plan qui nous a été envoyé) par une ligne droite la ligne courbe et concave préconisée par tous. J'aime à croire que ce n'est pas l'intérêt financier qui a fait pencher la balance de ce côté! De trop grands intérêts sont en jeu; et ce n'est certes pas pour épargner quelques millions qu'on exposera l'existence de notre rade, d'autant plus que le traité du 19 Avril 1839 conclu entre la Belgique et la Hollande, et garanti par les cinq grandes puissances, impose à la Belgique la conservation des passes navigables de l'Escaut et de la rade d'Anvers.

Si je me permets, Messieurs, d'exprimer quelques craintes quant au redressement des quais d'après la ligne droite, ce n'est pas pour combattre le projet de loi, mais uniquement pour attirer toute l'attention de M. le ministre et des hommes compétents sur des appréhensions qui, je l'espère, sont mal fondées, mais que je crois de mon devoir de communiquer, afin que les travaux projetés ne soient entrepris qu'après mûr examen et avec la certitude de ne pas compromettre la navigabilité d'un fleuve auquel la Belgique doit sa plus grande prospérité.

J'espère que l'administration communale d'Anvers, mettant à profit la démolition promise des fronts intérieurs de la citadelle du Nord, présentera au gouvernement, à bref délai, des plans d'installations maritimes complètes au nord, et lui soumettra les bases d'une convention concernant l'exécution de ces nouveaux travaux.

Afin d'éviter toute équivoque dans la convention à intervenir alors, entre l'État et la ville d'Anvers, il doit y être clairement stipulé que les nouveaux bassins, destinés à la grande navigation, seront faits sur la rive droite au nord de la ville, en communication ou à proximité de ceux déjà existants; que le terre-plein de la citadelle du Nord dont les fronts intérieurs seront démolis, y sera affecté, et fera partie du plan définitif: que les excédants de terrains seront cédés à la ville à des conditions équitables, qu'une troisième écluse maritime au nord de celle du Kattendyk dont l'ancien conseil communal a fait comprendre la nécessité, et qui a été décrétée par la loi du 27 Juillet 1871, sera construite aux frais de l'État à bref délai, comme complément indispensable du canal de dérivation et des autres établissements maritimes, y compris un bassin spécial pour les huiles de pétrole, isolé de tous les autres.

Le quai du Rhin, où abordent en ce moment les steamers faisant la navigation transatlantique, devant être entièrement reconstruit. il doit être bien entendu, et je pense que M. le ministre des finances est tout à fait d'ac-d'accord à cet égard, que des installations provisoires et suffisantes faites à l'aide de débarcadères en charpente, seront établies entre les écluses du bassin de Kattendyk, le Vosschen Schyn et le village d'Austruweel, afin d'y recevoir les bateaux à vapeur pendant la période de la reconstruction du quai du Rhin.

L'emplacement où se feront ces installations provisoires, permettez-moi, Messieurs, d'attirer votre attention sur ce point, est tellement bien situé qu'il serait à souhaiter d'y voir faire du définitif. La rade y est magnifique, large et a une profondeur suffisante pour y admettre les plus grands steamers transatlantiques; il est en outre à proximité de la chaussée d'Austruweel et facile à relier, à peu de frais, aux voies ferrées de la station aux bois, qui est en communication avec celles du Stuyvenberg et du reste du pays.

En un mot, l'emplacement en question est réellement celui indiqué par la nature, pour la création d'installations maritimes de premier ordre; elles peuvent s'y faire sur une étendue pour ainsi dire sans limites. L'obstacle qu'y mettait la citadelle du Nord ayant disparu, je me demande

si on ne pourrait pas, en leur donnant une extension convenable, surseoir, au moins provisoirement, à la rectification totale des quais devant la ville, c'est-à-dire, à l'ancienne partie entre le quai du Rhin et la batterie Saint-Michel ?

Rien n'empêcherait entre-temps de commencer la construction du nouveau quai devant la citadelle du Sud et la reconstruction de celui du Rhin qui s'est écroulé en partie.

Ce travail ne compromettrait aucunement l'exécution de l'un ou de l'autre des deux plans en présence, celui de 1870 et celui dont un croquis nous a été remis récemment.

On ne doit pas perdre de vue que les anciens quais devant la ville, avec les embarcadères tels qu'ils existent, sont d'une utilité incontestable et rendent de grands services à la navigation et au commerce ; les steamers de moyenne grandeur desservant des lignes régulières, les bateaux de pêche et d'autres, les remorqueurs et beaucoup de petits steamers qui arrivent accidentellement à Anvers pour y débarquer ou charger des marchandises, y trouvent des emplacements des plus convenables et entièrement suffisants.

En commençant par démolir la Tête de la Grue (le Werf), qui fait saillie sur l'Escaut et qui dans tous les cas est condamnée à disparaître, et en avançant les quais de la citadelle du Sud et du Rhin à la distance projetée dans l'Escaut, on pourrait s'assurer de l'effet que cela produira sur le régime du fleuve et peut-être éviter une dépense importante qui se chiffre par des millions ; en outre, ne pas être obligé de sacrifier, en la masquant par des hangars, la vue magnifique de notre rade, qui fait l'admiration, non-seulement de nos compatriotes, mais aussi des étrangers qui visitent la métropole commerciale de la Belgique.

Si cependant plus tard pareil sacrifice était jugé strictement nécessaire dans l'intérêt de la navigabilité du fleuve, je déclare que je serais le premier à le voter; mais jusqu'à présent je n'en ai pas la conviction.

Un point sur lequel je désire encore attirer l'attention du gouvernement et qui a son importance, surtout sous le rapport de l'hygiène publique, c'est le bassin de natation, très fréquenté dans la bonne saison. Il se trouve actuellement situé entre la citadelle du Sud et l'Escaut, avec lequel il communique ; mais je ne le vois plus figurer sur le plan de transformation ! D'une utilité incontestable pour la population peu aisée surtout, qui en use gratuitement, il s'agit de le maintenir ou de le faire remplacer dans les mêmes conditions par les acquéreurs de ladite citadelle ; c'est une obligation à leur imposer.

Voilà, messieurs, abstraction faite de la question financière, qui, je le répète, est surtout du ressort de l'administration communale d'Anvers, les quelques observations que j'ai cru de mon devoir de présenter au Sénat, et, en terminant, j'exprime le vœu le plus sincère que les travaux qui vont s'exécuter dans notre principal port soient décidés et menés de façon à assurer à la fois notre trafic commercial et maritime et à ne pas compromettre la navigabilité de l'un des plus beaux fleuves du continent européen dont la Belgique peut être fière.

Je me permettrai maintenant de dire quelques mots en réponse au discours de l'honorable M. Van Schoor et d'ajouter quelques observations au discours de l'honorable M. Cogels.

L'honorable M. Cogels a démontré que les calculs de M. Van Schoor sont inexacts ; qu'ils sont magnifiques sur le papier, mais pas en réalité.

On a comparé les terrains mis à la disposition de la Compagnie immobilière avec ceux de la société Ybry ; mais messieurs, les premiers sont moins bien situés et ont, par conséquent, bien moins de valeur. D'autre part, il se fait en ce moment peu de constructions à Anvers, parce qu'il est satisfait à tous les besoins.

A proximité de la citadelle du Sud, il existe des terrains qui ne coûtent que 12 francs le mètre, et qui se trouvent à une portée de fusil de ceux qui vont appartenir à la Société immobilière.

Il est donc évident que le prix de 60 francs le mètre est exagéré et ne sera pas réalisé.

M. H. DOLEZ. — Messieurs, je ne demande pas la parole pour entretenir le Sénat de la loi qu'il discute en ce moment.

J'étais décidé à voter cette loi en silence et je n'hésiterai pas à la voter parce qu'en somme je la crois bonne dans son ensemble pour les intérêts nationaux qui s'y trouvent engagés et particulièrement pour ceux de la ville d'Anvers. Mais je ne puis laisser passer sans réponse les premières paroles qui ont été prononcées tout à l'heure par notre honorable collègue, le vicomte Vilain XIIII.

Ces paroles ont été une protestation — il l'a déclaré lui-même — contre ce qui s'est dit à la Chambre dans la discussion de cette loi.

Je ne crois pas, messieurs, qu'il nous appartienne de protester contre ce qui se dit dans l'autre Chambre.

Ce droit de censure ne nous appartient pas ; la Chambre des représentants et le Sénat sont des pouvoirs égaux qui doivent respecter mutuellement leur indépendance.

Si nous nous permettions de traduire à la barre du Sénat le langage des orateurs de la Chambre des représentants, nous nous exposerions à deux dangers : le premier d'attaquer des absents, ce qu'il n'est pas bon de faire, le second, de méconnaître souvent la pensée de ces orateurs. J'ai la conviction que, dans l'occurrence, l'honorable vicomte Vilain XIIII est tombé dans cette dernière faute.

Il ne m'appartient pas de donner une interprétation authentique des paroles qui ont été prononcées par divers orateurs à la Chambre des représentants, mais il m'est permis de les apprécier et ma conviction est que l'honorable sénateur a donné à ces paroles une portée qui n'a point été dans la pensée de leurs auteurs.

Que l'on ait attaqué la loi avec une grande énergie de langage, inspirée uniquement d'ailleurs par la passion du bien public, c'est vrai, mais que l'on ait mis en suspicion la probité de l'honorable ministre des finances, c'est ce que je n'admets pas.

Je crois que si les orateurs auxquels l'honorable vicomte Vilain XIIII a fait allusion se trouvaient dans cette enceinte, ils protesteraient énergiquement contre son interprécation.

L'honorable sénateur a donc, suivant moi, produit le mal auquel il voulait porter remède, il a fait croire à des pensées qui n'ont point existé.

Je crois donc que nous devons toujours respecter l'indépendance de l'autre Chambre et nous abstenir de protester contre les paroles qui s'y prononcent.

Messieurs, si, sous ce rapport, je suis en dissentiment complet avec notre honorable collègue, il est un sentiment que je partage avec lui, c'est ce sentiment de fierté que notre Belgique peut avoir à l'endroit de la probité des hommes qui l'ont toujours gouvernée.

Voix diverses : Très bien !

M. le Président. — Très bien !

M. H. Dolez. — J'ai passé une longue vie mêlé, comme membre du parlement, aux affaires de l'Etat; j'ai vu se succéder des hommes de tous les partis à la direction des affaires publiques; j'aime à le dire, un des souvenirs les plus précieux que j'ai recueillis de ma participation aux affaires de mon pays, c'est de pouvoir dire que la probité y est toujours présente.

Voix diverses : Très bien !

M. le vicomte Vilain XIIII.. — C'est ce que j'ai dit.

M. H. Dolez.— Il faut que nous proclamions toutes ces vérités, non-seulement pour l'intérieur du pays, mais l'étranger; il ne faut pas qu'à l'extérieur on puisse nous méconnaître sous ce rapport.

Je le répète, j'ai la conviction profonde que personne, à la Chambre, ne s'est écarté du sentiment qui me réunit à l'honorable vicomte Vilain XIIII, ce sentiment de respect pour la probité de nos hommes d'Etat de tous les partis.

Voix diverses : Très bien !

M. le vicomte Vilain XIIII. — Je suis heureux d'entendre les paroles de l'honorable membre ; si ce langage avait été tenu à la Chambre des représentants, ce que j'ai dit aurait été inutile ; mais il est très certain que, dans ma conviction, comme dans celle de plusieurs de mes collègues, des insinuations malveillantes ont été faites ; je n'ai pas le temps de les rechercher ici dans les *Annales parlementaires*, mais on a eu l'air de dire que, à cause de la situation qu'avait occupée l'honorable ministre des finances dans les affaires industrielles, il pouvait avoir favorisé une Compagnie dont il avait fait partie. Tel est, sans m'attacher aux mots, le sens des paroles qui ont été prononcées.

Ce sont ces allégations que l'honorable ministre, dans son caractère indépendant, dans sa probité si bien reconnue, comme l'a déclaré l'honorable M. Dolez, a pu dédaigner. Mais moi, membre du Sénat, en voyant suspecter, dans une autre enceinte, un de mes collègues, j'ai cru devoir faire la protestation par laquelle j'ai commencé mon discours.

Encore une fois, je ne l'eusse point faite si, à la Chambre des représentants, un membre avait tenu le langage que nous avons entendu dans cette enceinte, ma protestation eût été tout à fait superflue. Mais en présence des paroles qui ont été prononcées à la Chambre à l'égard d'un des honorables ministres placé à la tête du gouvernement, j'avais le droit de protester comme je l'ai fait.

M. H. Dolez. — Ce que vous venez d'entendre de la part de l'honorable vicomte Vilain XIIII montre le plus près l'irrégularité de la protestation qu'il a fait entendre. En effet, messieurs, si ce n'était point avec raison que je dénie aux membres du Sénat le droit de protester contre ce qui se dit à la Chambre des représentants, il faudrait, après avoir entendu l'honorable vicomte, qu'une discussion s'établit entre nous, non pas sur la loi qui nous est soumise, mais sur la discussion qui a eu lieu dans l'autre Chambre. Est-ce donc là notre rôle ?

Nous avons le droit et c'est notre devoir de caractériser les paroles et les faits qui se produisent devant nous ; nous avons le droit et le devoir d'apprécier les projets de lois qui nous sont présentés, de juger les sentiments qui les ont inspirés.

Ce droit et ce devoir sont entiers, absolus. Loin de moi la pensée d'y apporter la moindre réserve, la moindre restriction.

Mais, je le répète, traduire à notre barre les paroles qui ont été prononcées à l'autre Chambre, c'est un droit que nous n'avons pas et dont l'usurpation ne pourrait qu'engendrer les plus grands inconvénients.

J'aime à répéter, pour mon compte, que j'ai la conviction que tout ce qui a été dit dans l'autre enceinte a été inspiré, de part et d'autre, par le sentiment du bien public, du dévouement à la chose publique, et qu'aucune préoccupation personnelle n'a dicté aucune des paroles qui y ont été prononcées.

Je ne veux pas prolonger cet incident. J'ai cru répondre au sentiment du Sénat en proclamant bien haut ce que je crois être un principe constitutionnel; l'indépendance absolue des deux Chambres l'une vis-à-vis de l'autre.

Voix a gauche : Très-bien !

M. Malou, ministre des finances. — Messieurs, je remercie les honorables membres qui ont dit quelques mots sur la question personnelle. Assurément, certains incidents de la discussion qui a eu lieu à la Chambre m'ont été très pénibles. Mais, messieurs, j'ai eu pleine confiance et, après ce qui s'est passé, j'ai plus que jamais confiance dans la justice de l'opinion publique et dans la force du bon sens national.

Messieurs, jamais je ne me suis trouvé et jamais je ne me trouverai en présence d'un problème à la fois plus difficile et plus important que celui que vous êtes appelés à résoudre aujourd'hui.

L'intérêt national n'est pas seulement très grand, mais il est excessivement urgent.

Il fallait une solution et il fallait une solution complète, non pas dans cinq ans (c'eût été trop tard, il l'est peut-être déjà à certains égards aujourd'hui) ; mais enfin, en menant avec une grande activité les travaux, nous pouvons conserver une position commerciale qui est intimement liée au maintien de notre prospérité industrielle.

J'ai réussi à satisfaire les intérêts nationaux et les intérêts de notre métropole commerciale.

Les critiques que l'on fait n'attaquent pas tant le projet, qu'elles ne reposent sur des espérances de quelque chose de mieux. Ainsi, Messieurs, l'on avait vendu les terrains de la citadelle du Sud pour 14 millions.

J'ai eu l'honneur de faire rapport sur cette loi comme membre du Sénat, et l'opinion unanime a été que c'était la haute valeur, je ne veux pas dire la valeur exagérée, de l'immeuble que l'État réalisait.

Par des circonstances qui vous sont connues et sur lesquelles je crois dès lors inutile d'insister, non-seulement l'exécution de ce plan était devenue impossible, mais il est démontré qu'elle était antipathique et contraire aux intérêts de notre métropole commerciale.

Il a été démontré, en outre, que si l'on reconstruit les quais, ce qui n'était pas dans le projet de 1870, il devient inutile de dépenser 20 ou 25 millions pour créer des bassins maritimes concurrents de ceux de la ville d'Anvers.

Ainsi, d'une part, impossibilité d'exécution des plans primitifs; en second lieu, répugnance instinctive unanime contre l'exécution de ces plans; inutilité de dépenser 20 ou 25 millions, alors qu'on pouvait mieux servir les intérêts nationaux et locaux par la reconstruction des quais.

Telles sont les données du problème devant lequel je me suis trouvé.

Comme je l'ai dit à l'autre Chambre, messieurs, il y avait trois solutions possibles : je pouvais résilier; je pouvais continuer le procès; ou bien je pouvais, dès ce moment-là, me prêter à une combinaison qui garantit les intérêts financiers de l'Etat.

Ai-je commis une erreur en optant pour ce dernier système?

Messieurs, j'ai longtemps hésité et je me suis dit que, si je pouvais aboutir à ce double résultat de rentrer, d'une manière complète, dans la créance de l'Etat et de satisfaire aux intérêts de la ville d'Anvers, je devais traiter avec le premier acquéreur ou avec ses ayants droits (car je n'ai pas librement choisi), plutôt que d'attendre, en me replaçant dans l'inconnu, un amateur qui eût pu me donner peut-être quelques centaines de mille francs de plus que la Société immobilière.

Quand une chose est faite, il semble que tout le monde eût voulu et eût pu la faire; mais, messieurs, pour ces terrains mêmes de la citadelle du Sud, chacun de vous sait qu'ils ont été en vente pendant quatre à cinq ans et que c'est à grande peine que l'on a trouvé le moyen de les réaliser.

La Compagnie immobilière fondée en 1862 a éte aussi bien des fois assaillie de propositions pour la reprise de ces terrains.

Je me rappelle parfaitement que l'étude a été faite et jamais personne à la Compagnie immobilière n'eût consenti à cette époque, en prenant les terrains même sans autre engagement, à en payer le prix de 14 millions.

Je me suis rappelé ce fait, et je me suis dit que, dans cette circonstance, le mieux pouvait être un mortel ennemi du bien.

Je crois qu'en parvenant à assurer la rentrée de la créance de 11 millions, je sauvegardais non-seulement l'intérêt financier, mais même l'intérêt militaire.

Veuillez remarquer, en effet, messieurs, que ces fonds, par la loi de 1870, ont reçu une affectation pour d'autres travaux militaires dont la nécessité et l'urgence ont été proclamées depuis 1869. Quels reproches n'aurais-je pas encourus si, ayant résilié, j'avais éprouvé des difficultés pour réaliser ces terrains au prix auquel ils avaient été vendus au docteur Strousberg!

Eh bien, j'avoue que je n'ai pas voulu encourir ces reproches-là, et j'ai cru réellement faire une affaire meilleure pour les intérêts qui m'étaient confiés, en assurant, sous une autre forme, la réalisation de la pensée primitive et en garantissant la rentrée de la grande créance qui appartenait à l'Etat.

Messieurs, les calculs dans lesquels on entre aujourd'hui sont quelque chose de tout à fait fantastique. La combinaison, telle qu'elle se réalise, réduite à son expression la plus simple, est celle-ci :

La Compagnie associée désormais à la ville d'Anvers aura à revendre, Dieu sait dans qu'elle période, une très grande quantité de terrains dont le prix de revient sera de 30 à 32 francs par mètre carré.

Je rappellerai ici un fait :

A plusieurs reprises, j'ai essayé de négocier avec le docteur Strousberg, pour lui accorder, à la condition qu'il versât encore un million, la levée successif du privilége du vendeur.

Eh bien, on avait fait des expertises de ces terrains, et je me rappelle que les terrains de l'Esplanade, les mieux situés, les plus rapprochés de l'agglomération actuelle, n'étaient évalués alors qu'à 40 francs par mètre carré.

Autre fait : à peine l'affaire est-elle conclue que la députation permanente de la ville d'Anvers demande à acheter au prix de 20 francs le mètre carré, une partie de terrain, pour y établir une caserne de gendarmerie. Je demande consentement de l'acheteur et il donne son consentement pour toute la partie qui est au delà des boulevards.

Ainsi, il consentait à vendre une partie des terrains même au-dessous du prix de revient, parce que cela créait un centre de mouvement dans la partie dont la réalisation doit être le plus différée.

L'honorable M. Van Schoor omet dans l'opération un élément excessivement important : c'est le temps. Ainsi, je suppose que le prix de revient de 30 francs soit augmenté en fait, et qu'on vende en moyenne à 40 francs, mais que pour réaliser à 40 francs en moyenne, il faille douze ans. Il faut évidemment que le capital qui sera immédiatement déboursé soit chargé six ou huit de ans d'intérêts, suivant la progression des réalisations.

Si l'opération ne se réalisait qu'en quinze ou vingt ans, celui qui aurait acheté aujourd'hui à 30 francs et qui, dans cette période, vendrait à 60 francs ferait une opération blanche.

Il aurait tout simplement l'intérêt de son argent.

Je le répète donc, dans toute opération immobilière quelconque, le temps est le grand dévoreur des capitaux. Il faut donc compter avec lui, et quand on n'y fait pas attention, on compte sans son hôte.

Messieurs, je n'entends pas démontrer que l'opération que j'ai faite est mauvaise pour mon co-contractant.

Si j'avais cru qu'elle fût mauvaise, je ne l'aurais pas faite et aussi longtemps que j'aurai l'honneur de siéger à ce banc, je ne ferai pas faire sciemment à quelqu'un qui traite avec l'Etat une affaire mauvaise. (*Très bien!*)

Je crois, en effet, que celui qui, dans ce cas, fait la mauvaise affaire, c'est l'Etat lui-même.

Quand on veut attraper quelqu'un, permettez-moi d'employer cette expression, on s'attrape soi-même.

Mais j'en suis très convaincu. (*Interruption*).

Voulez-vous que nous discutions cela?

Je regrette l'interruption. Permettez-moi de l'effacer, dans votre intérêt.

Je disais donc, messieurs, que j'espérais que l'opération serait rémunératrice.

Mais je vais essayer d'établir devant le Sénat qu'elle ne le sera, selon toute probabilité, que dans une juste mesure.

L'honorable membre suppose le chiffre de 60 francs par mètre; mais cela est complètement en dehors de toute possibilité, je ne dis pas de toute probabilité, lorsqu'on compare ces terrains à ceux qui touchaient à l'agglomération existante, et situés sur le boulevard; il y a une largeur de 60 mètres.

Quand on comblait à Anvers la lacune entre l'agglomération primitive et les deux faubourgs qui étaient en quelque sorte de petites villes, on avait la chance de réaliser plus promptement, et la certitude d'obtenir un prix plus élevé que dans le quartier où l'on va l'établir aujourd'hui.

Eh bien, on a trouvé, dit-on, jusqu'à présent, une moyenne de 66 francs.

En réalité, si, dans cette situation, on pouvait obtenir une moyenne de 35 à 40 francs, ce serait un résultat inespéré et que je n'oserais certainement pas garantir.

Ces calculs fantastiques de bénéfices sont assez singulièrement appréciés dans le public qui a intérêt à les apprécier.

Comme ministre des finances, je pourrais peut-être céder à la tentation de remercier ceux qui font ces appréciations, puisque, par l'effet de la combinaison, l'Etat est actionnaire à concurrence de 4 millions et demi.

Si le bénéfice fabuleux dont a parlé à l'autre Chambre M. Jottrand, et au Sénat mon honorable voisin M. Van Schoor, pouvait se réaliser, les 4 millions et demi en vaudraient 9; ce serait une magnifique opération pour l'Etat.

Comme je le disais tout à l'heure, les intéressés ne l'entendent pas ainsi.

Voyez ce qui se passe pour la cote des actions de la société qui a fait l'opération. Ces actions sont pour ainsi dire au même taux; il y a quelques variations dans un sens ou dans l'autre.

Mais si le public partageait l'opinion de l'honorable membre, la hausse eût été formidable sur ces actions.

L'honorable membre a fait des calculs très détaillés: pour pavages et égouts, il arrive à un chiffre de 2,600,000 francs.

Eh bien, d'après les éléments que j'ai déjà fournis à la Chambre, et qui m'ont été soumis, cela doit coûter 4 millions au lieu 2,600,000 francs.

Si, au lieu de me donner ces calculs fantastiques, quelqu'un voulait attester qu'on aurait pu garantir, non pas 21 millions dont on parle, mais le quart ou le cinquième, je serais très heureux. Mais je n'ai pas osé courir l'aventure et lâcher la proie pour l'ombre.

J'avais à recouvrer la créance, et j'ai cru bien faire. J'aurais subi un reproche bien mérité si j'avais agi autrement.

Tous ceux qui ont eu l'honneur ou le malheur d'être ministre savent que, dans toute résolutisn à prendre, il faut choisir et se faire à soi-même les discours de l'opposition : il faut choisir les reproches qui sont les moindres.

J'ai fait mon choix, après mûres reflexions.

Je suis convaincu que je n'aurais pas pu donner une bonne reponse à celui qui m'aurait dit : Pourquoi avez-vous dégagé le docteur Strousberg et repris pour l'Etat la chance de trouver un amateur qui nous donne plus, mais aussi en courant le risque de ne plus trouver un amateur qui vous donne autant.

Voilà tout bonnement qu'elle a été la raison de ma conduite, et je persiste à croire que ma défense est plus facile sur ce terrain-ci qu'elle ne l'eût été si j'avais commis la faute que l'on est fâché que je n'aie pas commise.

On m'a dit d'ailleurs que je fais un cadeau de 3 millions à la Société immobilière; voici la situation vraie :

La convention, telle que je l'avais faite, donnait à l'Immobilière le droit de créer les quais et le bassin de batelage. J'ai changé cela parce que le désir m'en a été exprimé, non-seulement par la députation d'Anvers, mais par des membres de l'opposition à la Chambre, parce que j'ai reconnu qu'il pouvait être utile d'avoir l'unité de gestion, et de ne pas établir une concurrence dans laquelle peut-être l'État aurait eu le dessous.

Je fais donc ce changement; à celui avec qui on avait traité en 1870, avec lequel je traitais sur des bases analogues en 1873, j'enlève une partie de son entreprise, ce qu'il considérait comme la plus productive, et de plus un certain nombre d'hectares de terrains; et l'on voudrait, lorsque j'ai agi ainsi parce qu'on me demandait de le faire, on voudrait que j'eusse obligé l'acquéreur à payer intégralement le prix stipulé pour le tout.

Ce n'est pas autre chose qne cela; je vends une ferme et lorsque je l'ai vendue, je me réserve le droit d'en prendre une partie; puis, lorsqu'il s'agit de faire la reprise, je dis : Je reprends, mais vous me payerez le prix de la ferme entière !

Voilà réellement la prétention que l'on a élevée en supposant que je faisais un cadeau.

J'agis donc ainsi pour faire plaisir à l'opposition, car je tâche aussi quelquefois d'être agréable à l'opposition, et l'on m'adresse un reproche plus grand que si j'avais refusé !

Quelques mots encore — je ne veux pas abuser de la bienveillance du Sénat, — sur certains points de détail.

Mon honorable ami, M. Van de Woestyne, préférerait que le tout fût fait par l'Etat. Je l'aurais préféré aussi, et c'était là le point de départ de la négociation; j'avais d'abord posé le principe de la reprise totale par l'Etat des quais à reconstruire et des quais actuels; mais j'ai rencontré de très grandes répugnances; j'ai reconnu que l'Etat pouvait être débarrassé d'une administration qui, pour lui, est plus difficile que pour l'administration communale d'Anvers.

Ainsi, le système réalisé aura exactement les résultats que l'honorable membre a en vue; le droit d'apppouver des plans pour les installations est réservé au gouvernement et la conséquence en est que, alors même que l'intérêt de la ville ne serait pas d'accord avec celui du gouvernement, ce dernier aurait le droit d'exiger des installations parfaites, complètes, sur tous les points des quais à reconstruire. Quand au principe d'après lequel se fait le partage des dépenses et des bénéfices, il est équitable : chacun concourt à une chose communale et perçoit le produit net de la chose communale au prorata du capital qu'il a engagé.

La ville se charge de la gestion sous le contrôle de l'Etat; elle reçoit et déduit naturellement, comme tout gérant, ses frais de gestion. La ville est chargée de l'entretien, du renouvellement de tout le matériel qui se détériore par le temps, qui devra peut-être se renouveler par suite du progrès de l'outillage d'autres ports.

La ville prend cette charge; mais aussi elle prélève annuellement 150,000 francs qui doivent servir à l'indemniser à raison de la charge qu'elle assume.

Aussi ai-je tort d'insister sur cette première convention, puisqu'elle a été considérée, par les intéressés eux-mêmes et par tout le monde dans les deux Chambres, comme reposant sur des données parfaitement équitables.

Un mot maintenant sur un autre point.

L'honorable M. Van Schoor invoque l'opinion émise par M. Kummer, alors que nulle part on n'avait fait encore de grandes constructions comme celle qu'il s'agit de faire à Anvers. Or, ce n'est pas à la légère que l'on a pris l'engagement de faire un pont sur l'Escaut.

Il a été démontré, lors de la convention du mois de Décembre, et il a été reconnu par tous ceux qui connaissent l'Escaut, que non-seulement la construction du pont ne produira aucun mauvais effet, mais qu'il aurait pour résultat, au contraire, d'améliorer le régime de l'Escaut.

Je me permettrai d'expliquer en quelques mots au Sénat l'effet qui doit nécessairement se produire.

L'Escaut est une grande crique de la mer, qui se maintient par la différence entre les courants descendants et les courants montants.

La passe ne se maintient que par la régularité des flots. Elle se perd partout où le lit du fleuve n'est pas régulier.

Je vous ferai remarquer, messieurs, que l'Escaut, au centre de la ville, n'a pas la moitié de largeur qu'il a au point où le pont doit être établi; aussi, à ce point-là, il n'y a pas assez de profondeur; il n'y a plus de grands navires qui puissent le remonter même jusqu'à la batterie Saint-Michel.

Mais quand on aura fait les quais de la rive droite et qu'on les aura réunis par des travaux de la rive gauche, le mouvement alternatif des marées se chargera d'approfondir la passe et de l'entretenir.

Donc, le pont, de l'avis de tous les hommes compétents, sera un élément qui contribuera au maintien et à l'approfondissement de la passe d'Anvers.

Cela a été établi avec une évidence mathématique et, dès lors, il n'y avait pas lieu d'hésiter le moins du monde.

Non-seulement ce pont a son utilité au point de vue des relations civiles, mais, de l'opinion même des militaires ce pont est complétement indispensable des dépenses qui ont été faites pour la création de la place d'Anvers.

Veuillez le remarquer, messieurs, le bienfait du pont sera accordé gratis à la population anversoise; les relations seront facilitées, abrégées, rendues plus économiques et l'Etat aura obtenu ce pont sans bourse délier. Il y aura donc bénéfice, si même les autres parties des prévisions des honorables membres se réalisaient.

M. LE VICOMTE VILAIN XIIII. — Le pont sera un revenu.

M. MALOU, ministre des finances. — Pardon; il doit être entendu, cela a toujours été la pensée qui a été exprimée, qu'il n'y aura pas de péages ni pour la navigation, ni pour le passage des piétons et des voitures.

Il est bien entendu que la taxe sera perçue sur les chemins de fer. Il est d'usage même que la taxe sur les ponts est comptée double; mais ce sera peu de chose dans l'espèce, cela reviendra à 5 centimes par tonne environ.

Il y a donc la construction gratuite d'un pont, et, en réalité, s'il avait fallu faire ce pont uniquement au point de vue de l'utilite militaire, je suis en droit de dire qu'au lieu d'avoir 14 millions j'en aurais 18 et demi, et dans la magnifique espérance de ceux qui combattent le projet de loi, j'aurais eu 21 millions de plus. C'est à peine une prime d'assurance pour être certain d'avoir son argent.

Quant aux questions techniques, quant à l'alignement des quais et au mode de construction du pont, il me suffira de dire au Sénat que le gouvernement nommera, aussitôt que la loi sera votée, — si elle est votée, comme je l'espère, — une commission dans laquelle tous les intérêts et toutes les capacités seront représentées, et qui examinera quel doit être le tracé définitif du quai, quel doit être le système de construction tant pour le quai que pour le pont.

On a beaucoup discuté, dans une autre enceinte, sur la ligne droite et sur la ligne courbe, en ce qui concerne le quai.

Si l'on pouvait faire telle courbe qu'on veut, je comprendrais le débat; mais voici à quoi celui-ci se réduit.

Il y a, dans le projet des ingénieurs de 1870, une ligne courbe de 990 mètres, et dont le rayon est de 22,916 mètres, c'est-à-dire que le centre de ce cercle serait sur le territoire hollandais, un peu au-delà de Hulst.

J'ai eu recours au calcul trigonométrique, et j'ai constaté que la courbure de cet arc de cercle était de 5 millimètres par mètre courant, c'est-à-dire que cette courbe est si droite que je défie qui que ce soit de marcher aussi droit qu'elle.

Voilà à quoi se réduit le probleme tel qu'il a été posé dans ces derniers temps.

L'honorable vicomte Vilain XIIII, qui habite en été les bords de l'Escaut, disait tout à l'heure avec raison : C'est par la direction imprimée au courant au moyen de quelques travaux peu dispendieux sur la rive gauche, qu'on peut obvier aux inconvénients très légers, du reste, qui pourraient se produire.

Mais ils ne se produiront pas à raison de la substitution d'une ligne droite, franchement droite, de 1,400 mètres, à une ligne pratiquement droite, de 990 mètres, d'après le plan des ingénieurs de 1870.

J'aborde le dernier point, qui concerne le bassin de batelage.

L'honorable vicomte Vilain XIIII a demandé quelle serait l'étendue du quai de ce bassin, relativement au quai occupé aujourd'hui par le batelage.

D'abord, je dois faire remarquer au Sénat que le plan qui lui a été distribué n'est pas définitif; ce n'est que le cinquième ou le sixième. Peut-être quand on sera arrivé au douzième, ce dernier sera-t-il satisfaisant.

Tout le monde à Anvers est d'accord pour dire qu'il faut prolonger un peu le bassin de batelage tel qu'il est

proposé et qu'on peut aussi, sans inconvénient, le retrécir quelque peu. Les quais occupés aujourd'hui dans les canaux n'ont qu'une étendue d'un millier de mètres, parce que certains canaux n'ont de quais que d'un côté, et sont insuffisants. Quant à la largeur, le bassin, tel qu'il est figuré sur le plan, aurait 1,075 mètres de quai.

Mais je reconnais qu'il faut une différence plus grande.

Il faut bien admettre que dans l'état futur, comme actuellement, le batelage aura aussi accès aux quais.

Mais quand on parle de l'insuffisance des bassins futurs, on s'en rapporte, à tort à ce qu'aujourd'hui la batellerie, qui est une industrie très importante et qui intéresse bien des localités, est très mal traitée à Anvers.

Ainsi, à demi-marée déjà, les navires reposent sur la vase à l'intérieur des tronçons de canaux qui leur servent de bassins et le déchargement ne peut plus se faire.

Au contraire, dans l'état nouveau, un bassin éclusé les maintiendra à un niveau constant et permettra de décharger leur cargaison pendant toute la durée de leur séjour et leur assurera une complète liberté de mouvements.

Aujourd'hui, au contraire, les déchargements ne peuvent se faire que pendant quelques heures par jour.

Donc dans l'état nouveau, non-seulement nous donnons plus d'étendue aux quais, mais cet espace pourra être utilisé pendant un temps double ou triple, comparativement à la situation actuelle; il pourra donc suffire à un mouvement triple de celui qui existe aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, je le répète, on est généralement d'avis que le bassin du batelage peut avoir une étendue de quai supérieure à celle qui lui a été attribuée dans l'avant-projet.

Je reviens à un autre calcul qui se rapporte également aux terrains de la citadelle du Sud.

L'honorable M. Van Schoor a perdu de vue un fait; il était bien dit, dans la convention faite avec le docteur Strousberg, qu'il devait affecter 49 hectares aux établissements maritimes; mais par suite de la lettre ou contre-lettre que j'ai lue à la Chambre, il était autorisé à reprendre ces 49 hectares sur les terrains qu'il expropriait et qui ne devaient lui coûter que 10,000, 12,000, 15,000 ou 25,000 francs, tandis qu'il avait d'autant plus de terrains d'une plus grande valeur à reprendre de l'autre côté. Et, en effet, sur 49 hectares qu'il devait affecter à ces travaux, il y avait 26 hectares ainsi expropriés à bien moindre prix. Cela augmentait d'autant le bénéfice qu'il devait réaliser sur les terrains qu'il avait achetés de l'Etat.

Voilà un *item* qui a été négligé également dans l'addition comparative. (*Interruption.*)

Pardon, la société n'a pas le même droit.

Si vous voulez consulter le plan, vous verrez que la société n'exproprie que pour la gare et non pas pour son usage particulier et pour réaliser des bénéfices sur les terrains qu'elle paye à l'Etat.

Je demande pardon au Sénat, d'avoir dépassé l'heure réglementaire, et je termine ici les observations que j'ai cru devoir soumettre à son approbation.

Plusieurs membres : Aux voix!

M. VAN SCHOOR. — Le Sénat me paraît disposé à passer au vote; avant cela, je désirerais dire encore quelques mots; je serai bref.

Les honorables sénateurs qui ont combattu la thèse que j'ai défendue m'ont dit entre autres choses, qu'il y avait de l'exagération dans l'estimation que j'avais faite du prix des terrains à revendre.

Comme je le disais tout à l'heure, messieurs, j'avais pris pour base de cette estimation le produit des terrains vendus par la société Ybry.

On me dit que les terrains provenant de la démolition de la citadelle n'ont pas, à cause de leur situation, autant de valeur que ceux exploités par la société Ybry. On a rappelé aussi — je pense que c'est l'honorable ministre — une tentative faite par M. Strousberg pour vendre une partie de ces terrains, en ajoutant même qu'il était disposé à les céder à un prix inférieur à celui qui avait été exigé auparavant.

Mais, messieurs, on perd de vue que, par suite de l'établissement des quais et de la certitude que l'on a de la création d'un grand quartier commerçant, ces terrains auront une valeur au moins égale à celle des terrains vendus dans d'autres quartiers de la ville.

Une autre considération milite en faveur de ma thèse : les terrains vendus par la société Ybry, l'ont été dans les conditions de vente ordinaires, c'est-à-dire payement comptant ou hypothèques avec intérêts de 4 ou 5 p. c. par suite de la coopération de la ville d'Anvers, la Société immobilière pourra user du mode de vente dont on a recueilli tant d'avantages à Bruxelles, c'est-à-dire de la vente au moyen de payements constituant des annuités à 4 1/2 p. c. pendant 66 ans.

Ce système, qui a eu tant de succès à Bruxelles, ce système appliqué à Anvers aurait certainement pour résultat de faire atteindre à ces terrains le prix que je vous ai indiqué tantôt.

L'honorable ministre des finances donne raison à ma thèse en disant qu'il aurait considéré comme un cas de conscience de faire faire à la société une affaire qui ne serait pas bonne.

Puisqu'elle est bonne pour la société, elle l'eût été aussi pour le gouvernement qui aurait exploité par lui-même, d'autant plus que le gouvernement a des capitaux à un intérêt beaucoup moindre que ceux dont dispose la société.

Vous admettrez avec moi que la personne qui prête à une société ne se contente pas d'un intérêt de 4 p. c., qui est celui auquel l'Etat peut emprunter.

En résumé, messieurs, nonobstant les objections qui m'ont été faites, les motifs de mon opposition continuent à subsister et me font persister dans la résolution de voter contre le projet de loi.

— La discussion générale est close, le Sénat passe à celle des articles.

« Art. 1er. Sont approuvées :

« 1° Les conventions ci-annexées conclues, le 16 janvier et le 14 mars 1874, entre le ministre des finances et l'administration communale d'Anvers;

« 2° Les conventions ci-annexées conclues, le 10 janvier et le 18 mars 1874, entre le ministre des finances et la Compagnie immobilière de Belgique, stipulant tant pour elle-même qu'en qualité de fondé de pouvoirs de M. le docteur Bethel-Henry Strousberg.

« La somme à payer en exécution de l'article 2 de la convention du 18 mars 1874 ne lui sera comptée que par im-

putation sur les produits des taxes perçues à raison des quais du Sud, du bassin de batelage et des quais dont il est bordé. »

— Adopté.

« Art. 2. Il est ouvert au département des travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers, entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie Saint-Michel et pour l'établissement d'installations provisoires sur la rive droite de l'Escaut en aval de l'écluse du Kattendyk.

L'excédant disponible sur le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871 y sera ajouté et recevra la même affectation. Les deux millions alloués par le § 1er seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 avril 1873. »

— Adopté.

« Art. 3. La Société qui sera nommée à Anvers pour l'exécution des conventions mentionnées à l'art. 1er, n° 2, sera considérée comme une société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le gouvernement de ses statuts dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint.

« Les statuts définitifs (de la société anonyme du Sud d'Anvers) ne contiendront aucune clause prohibée par la loi du 18 mai 1873, sur les sociétés commerciales. »

— Adopté.

Il est procédé au vote par appel nominal sur l'ensemble du projet de loi.

46 membres y prennent part.
33 répondent oui.
8 répondent non.
5 s'abstiennent.

En conséquence, le projet de loi est adopté.

Il sera soumis à la sanction royale.

Ont voté l'adoption :

MM. Solvyns, comte Louis de Mérode, baron Vande Woestyne, comte de Mérode-Westerloo, baron G. de Woelmont, Cogels, Orban, Houtart, baron t'Kint de Roodenbeke, vicomte Vilain XIIII, comte de Robiano, comte de Limburg-Stirum, marquis de Rodes, Vergauwen, comte de Ribaucourt, Malou, F. Dolez, Fortamps, baron d'Overschie de Neerryssche, comte d'Aspremont-Lynden, Casier, baron Van Caloen, baron d'Anethan, Hubert, de Cannart d'Hamale, Tercelin, Pirmez, baron Bethune, Van Crombrugghe, baron Van Delft, Vanden Bergh, H. Dolez, et le prince de Ligne.

Ont voté le rejet :

MM. Van Schoor, Mosselman, Braconnier, Devadder, Fléchet, Wincqz, Sacqueleu et le baron Mazeman.

Se sont abstenus :

MM. Bonnet, Grandgagnage, baron de Sélys-Longchamps Reyntiens et Bischoffsheim.

M. LE PRÉSIDENT. — Les membres qui se sont abstenus sont priés de donner les motifs de leur abstention.

M. BONNET. — Je n'ai pas voté contre le projet, parce que, au point de vue de l'intérêt, de la prospérité, de l'avenir de notre métropole commerciale, il a son utilité; je n'ai pas voté pour, parce que je n'approuve pas complètement certains articles de la convention signée par M. le ministre des finances au nom de l'Etat.

M. GRANDGAGNAGE. — Les motifs de mon abstention sont à peu près les mêmes que ceux de l'honorable préopinant. J'approuve complètement les travaux projetés et je ne voudrais pas en entraver l'exécution; mais, d'un autre côté, je ne puis approuver la convention conclue avec la Société immobilière.

M. LE BARON DE SÉLYS-LONCHAMPS. — Je ne veux pas m'opposer au vote d'une loi qui décrète des travaux d'une utilité et d'une urgence incontestable pour la ville d'Anvers et pour le pays tout entier; mais je n'aime pas que le gouvernement passe par l'intermédiaire de sociétés particulières pour l'exécution d'aussi grands travaux : c'est pourquoi je me suis abstenu.

M. REYNTIENS. — Je me suis abstenu à peu près pour les mêmes motifs que ceux que vient de faire valoir l'honorable baron de Sélys.

Je n'ai pas voulu rejeter le projet de loi parce que je le crois utile à Anvers et au pays.

D'autre part, je n'ai pu l'approuver, sans cependant vouloir que tous les travaux d'utilité publique se fassent par l'Etat.

M. BISCHOFFSHEIM. — En règle générale, quand il s'agit de projets de loi qui concernent des sociétés anonymes, la possession de quelques actions de ces sociétés n'est pas considérée par les membres du Sénat comme un motif d'abstention.

Cependant dans l'occurrence me trouvant un des plus forts intéressés dans la Compagnie immobilière, il m'a paru plus convenable de ne pas prendre part au vote.

— Le projet de loi sera soumis à la sanction royale.

CONSEIL COMMUNAL D'ANVERS.

XXI.

RAPPORT

DES

Commissions du Commerce, des Travaux et des Finances sur la Convention du 10 Janvier entre M. le Ministre des Finances et la Compagnie immobilière de Belgique, relative à la cession des terrains de la citadelle du Sud.

MESSIEURS,

Pendant les longues négociations poursuivies entre M. le Ministre des finances et votre Collége échevinal et qui ont eu pour résultat la convention, conclue entre le Gouvernement et la ville d'Anvers, M. le Ministre a fait connaître les difficultés nombreuses qui s'étaient fait jour et qui sont cause, en partie, de l'inexécution des clauses du contrat primitivement passé entre l'Etat et M. le docteur Strousberg.

En présence de ces difficultés, M. le Ministre fit connaître aux membres du Collége son intention de faire élaborer un nouveau plan d'appropriation des terrains de la citadelle du Sud; pendant ces pourparlers, le Collége échevinal exprima d'abord de vive voix à M. le Ministre, et ensuite par sa lettre en date du 15 Décembre 1873, le désir formel d'obtenir pour la ville d'Anvers, le droit d'option de la reprise du contrat Strousberg. Voici les termes de la lettre par laquelle le Collége fit part à M. le Ministre de ce désir:

« ..... A cette occasion et pour le cas où le contrat » Strousberg vint à être résilié, nous osons vous demander, » Monsieur le Ministre, de vouloir accorder à la ville d'An- » vers une option de reprendre ces terrains, afin de » pouvoir étudier la question de leur transformation pour » le compte de la ville elle-même, sur des bases à arrêter » avec le Gouvernement. »

Dans sa lettre du 27 Décembre suivant, M. le Ministre fit connaître au Collége qu'il se trouvait dans l'impossibilité de satisfaire à ce désir, en s'exprimant comme suit:

« Vous avez demandé, si le contrat Strousberg était » résilié, une option en faveur de la ville pour l'exécution » du nouveau plan.

» Il n'a pas été et il ne pouvait être question de résilier » le contrat conclu avec M. le docteur Strousberg, mais » bien d'en modifier l'application. »

Il résulte de la réponse du Ministre que le Gouvernement n'a pas pu se rendre aux sollicitations du Collége, attendu qu'il ne s'agit point dans l'espèce d'accorder une concession nouvelle, comme si le docteur Strousberg restait en défaut de s'exécuter, mais uniquement de transmettre les droits de ce dernier à un cessionnaire, transmission à laquelle le Gouvernement prêtait la main, pour les motifs développés par M. le Ministre et qui ont prouvé que l'option désirée par le Collége n'offrait aucune chance d'être obtenue.

Quant au nouveau projet de transformation des terrains de la citadelle du Sud que M. le Ministre avait fait dresser, il le soumit au Collége échevinal, en témoignant le désir qu'il put entrer dans les vœux d'Anvers et que, grâce aux nouvelles combinaisons, le contrat Strousberg put être abandonné.

Le Collége, après avoir examiné le nouveau plan dont il vient d'être question, écrivit à M. le Ministre des finances, et sur sa demande expresse, la lettre ci-après :

Anvers, le 15 Décembre 1873.

Monsieur le Ministre,

« Nous avons examiné le plan de transformation des » terrains de la citadelle du Sud, que vous avez bien voulu » nous communiquer.

» En présence des difficultés de toute nature qui mettent » obstacle à la réalisation des plans du docteur Strousberg, » difficultés que vous nous avez signalées dans notre » dernier entretien, nous croyons pouvoir vous déclarer, » Monsieur le Ministre, que, sauf quelques détails d'exécu- » tion, ce nouveau projet présente encore, dans notre » opinion, de sérieux avantages au point de vue non- » seulement des nombreux intérêts des propriétaires et » habitants des sections limitrophes, mais encore des » intérêts généraux de la ville.

» Agréez, etc. »

La convention, passée le 10 Janvier 1874 entre M. le

Ministre des finances et la Compagnie immobilière de Belgique, pour la cession des terrains à provenir du démantèlement de la citadelle du Sud, n'est pas officiellement déférée à l'examen de vos Commissions du commerce, des travaux et des finances. Celles-ci n'ont pas moins jugé utile d'en faire l'examen, à deux points de vue qui justifient amplement, à leurs yeux, l'opportunité de cette étude, avant la conversion du projet en contrat définitif.

C'est d'abord la mention expresse qu'en fait l'article 13 de la convention faite avec la ville, appelée « pendant les » six mois qui suivront le jour de l'homologation de son » contrat, à exercer l'option que l'État a réservée en sa » faveur, par l'art. 5 de la convention qui nous occupe, » pour reprendre de la Compagnie immobilière de Belgique » la construction et l'exploitation tant du bassin de batelage » à construire dans le périmètre de la citadelle du Sud que » du quai qui le longe. »

Il y a donc une connexité entre les deux contrats qui se complètent l'un l'autre.

C'est, en second lieu, l'intérêt direct que doit avoir la ville à toutes les questions de voirie publique, travaux d'aménagement et d'installation, combinaisons topographiques des plans à adopter etc., qui découlent de la transformation du futur quartier du Sud.

Nous allons avoir l'honneur de vous rendre un compte succinct des observations que l'examen de la convention du Sud a suggérées au sein de vos Commissions réunies.

Aux termes de l'article 1r, n° 3, § 3, « le niveau des » terrains à bâtir pourra être établi à une cote inférieure » de 2 mètres à celle des rues avoisinantes. »

Cette stipulation, faite en vue d'éviter de coûteux remblais, peut entraîner des inconvénients pour la sûreté de la circulation comme aussi au point de vue de l'hygiène publique, par l'accumulation des eaux pluviales et autres et la formation de cloaques d'où ne tarderaient pas à se dégager des miasmes dangereux pour la santé des habitations voisines et même des quartiers aboutissants; il nous a paru que la ville est en droit de se réserver de prendre, en temps opportun, telles mesures qu'exigera la bonne gestion des intérêts de ses administrés.

Le n° 4 du même article comprend dans le projet d'ensemble « un pont à établir sur l'Escaut, à l'extrémité » amont des terrains de la citadelle. »

La ville n'a pas été consultée sur la question d'établissement de ce pont.

Nous avons cru devoir l'examiner au double point de vue du service de la navigation et de l'influence qu'il pourra exercer sur le régime du fleuve, ainsi que des avantages qu'il peut offrir pour la facilité des communications entre les deux rives.

Il résulte de l'exposé des motifs (page 14), signé par MM. les Ministres des finances et des travaux publics, que la circulation des voitures et piétons *sur* le pont sera affranchie de tout péage.

L'exposé se tait quant à l'exemption des navires et bateaux passant *sous* le pont ou *par* la travée mobile.

Bien que leur exonération, en présence du fait considérable de l'affranchissement de l'Escaut, ne nous semble pas douteuse, il convient, selon nous, de la faire acter d'une manière formelle et expresse.

L'existence du pont exercera-t-elle, comme quelques uns l'appréhendent, une mauvaise influence sur le régime du fleuve?

Vos Commissions ne sauraient, à cet égard, dans l'état actuel du problème, garantir ni le pour ni le contre. En l'absence de tout projet déterminant clairement les conditions d'établissement de cet ouvrage et sans se faire illusion sur les entraves que tout pont peut apporter à la libre navigation, elles doivent suspendre leur opinion et poser formellement leurs réserves jusqu'au jour où des éléments plus complets nous auront mis à même de mûrir notre appréciation. Remarquons toutefois que le Gouvernement a assumé l'obligation de maintenir la navigabilité de l'Escaut. C'est à la fois son devoir et son intérêt. Avant d'entrer à ses risques et périls dans la combinaison dont le pont fait partie intégrante, il a dû se donner la certitude que le danger d'ensablement n'existe point. M. le Ministre des finances a, de plus, déclaré que les ingénieurs les plus compétents, tant du pays que de l'étranger, seront consultés à cet égard et que tous les perfectionnements de l'art seront mis à profit, pour que les travaux s'exécutent dans les meilleures conditions de succès, il est dès lors prudent de ne rien préjuger et de laisser la responsabilité de l'œuvre à celui qui l'a combinée et qui l'exécutera. Il est sage toutefois de faire nos réserves quand au mode d'exécution des travaux, quant à la fixation de l'emplacement définitif et quant à l'exercice plein et entier de tous les droits de la ville, en matière de voirie, police, délimitation du territoire de juridiction, etc. A ces réserves, que la production des plans permettra seule de préciser davantage, il est prudent d'ajouter, dès aujourd'hui, le vœu formel qu'en tout état de cause les mouvements du chemin de fer, sur le pont, soient toujours subordonnés à ceux de la navigation, qui peuvent d'autant moins rencontrer dans le pont un obstacle, que leur durée est en coïncidence forcée avec les heures de marée, variables de leur nature. Le service de la navigation doit absolument primer tout autre.

L'examen de ces divers points sera ultérieurement approfondi de nouveau par le Conseil communal, lorsqu'aux termes du même art. 4, il sera entendu sur le projet d'ensemble de transformation de la citadelle, y compris le pont, avant que le Roi ne statue définitivement.

Quant aux craintes d'une partie de la population de voir surgir sur la rive gauche une seconde ville *maritime*, elles ne nous paraissent nullement fondées.

Son érection est impossible sans prises d'eau sur le fleuve. Or, le Gouvernement, seul compétent pour octroyer ces reprises d'eau sur son domaine et dans un fleuve qui lui appartient exclusivement, s'exprime en ces termes dans la dépêche que nous adresse M. le Ministre des finances à la date du 27 Décembre 1873:

« Pour l'extension des établissements maritimes je me » suis expliqué très-franchement. C'est au Nord, *sur la* » *rive droite et non ailleurs*, que cette extension *doit* avoir » lieu.... »

En concédant des prises d'eau sur la rive gauche, il méconnaîtrait donc un engagement solennel, clair et précis; il agirait de plus à l'encontre de son intérêt, puisqu'il s'associe, avec la ville, pour l'exploitation des nouveaux quais de la rive droite.

Le même art. 1er, n° 4, comprend dans le projet d'ensemble un bassin de batelage de 4 hectares environ de superficie.

L'établissement de ce bassin de batelage est rendu indispensable par la reconstruction des quais, à jet continu, le long du fleuve et, par conséquent, devant les quatre canaux actuels, condamnés à être comblés.

Le bassin projeté sera très-utile. Les bateaux y seront toujours à flot, tandis qu'aujourd'hui, tant dans les canaux que le long des parties de quais qu'ils occupent à l'Escaut, ils échouent à marée basse, se trouvent à sec et à peu près complètement inaccessibles pendant trois à quatre heures, pour le travail de chargement et de déchargement.

Le nouveau bassin de batelage, pourvu d'une écluse à sas, peut être rendu accessible à toute marée, si, comme il est probable, le radier du sas est établi à la cote — 2, plus ou moins, selon le tirant d'eau maximum de la catégorie de bateaux pour l'usage desquels il sera établi. On comprendra facilement le grand avantage qui résultera pour les opérations de chargement et de déchargement des bâtiments, de l'état de flottaison constante de ce bassin, ceux-ci se trouvant d'une manière à peu près permanente à 2 mètres environ en contrebas de tablettes de couronnement. De plus, il sera entouré de larges quais, en communication directe avec la gare du chemin de fer et se trouvera ainsi relié à toutes les lignes de railways du pays.

Toutefois, vos Commissions, expriment le vœu que le développement des quais soit suffisant. Elles sont d'avis que ceux-ci devraient au moins fournir la place équivalente de celle qu'occupe aujourd'hui le batelage dans nos canaux intérieurs et le long du fleuve, dont les différentes portions de quais réunies forment une longueur d'environ 1675 mètres.

Quoiqu'il en soit de cette observation spéciale, vos Commissions sont d'accord pour réserver, comme pour la question du pont, nos conclusions finales jusqu'au moment de la présentation des plans, qui seuls permettront de juger en parfaite connaissance de cause.

Le même art. 4 comprend enfin dans le plan d'ensemble une gare de chemin de fer de 10 hectares de superficie, avec ses dépendances. Nous croyons utile de consigner ici que, d'après les déclarations formelles de M. le Ministre finances, l'établissement de cette nouvelle gare n'aura aucunement pour conséquence d'amoindrir l'importance de celle d'Anvers-Borgerhout. Celle-ci ne saurait d'ailleurs plus se prêter à l'admission de lignes supplémentaires et encore moins au trafic que les nouveaux quais, bassin de batelage et autres établissements à créer doivent entraîner à leur suite pour toutes destinations.

Le n° 5 de l'art 4 stipule que « les travaux des rues » et places, du bassin de batelage, de hangars-entrepôts » et du quai à l'Escaut, de même que la culée du pont à » la rive droite, sa rampe d'accès à la gare et aux terrains » de la citadelle, seront exécutés par et aux frais de l'acquéreur, conformément aux règles de l'art, avec les » soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée. »

Cette énonciation a paru insuffisante à vos Commissions réunies qui croient devoir rappeler ici que le contrat primitif du Gouvernement avec le docteur Strousberg exigeait en outre que, sous le rapport des conditions de stabilité, des dimensions, de la nature et qualité des matériaux à mettre en œuvre, les ouvrages à exécuter par le concessionnaire fussent équivalents aux ouvrages d'espèce similaire exécutés par l'État ou par l'Administration communale d'Anvers.

Vos Commissions se croient d'autant plus fondées à stipuler en ce dernier sens, que la ville est appelée à se voir faire la remise, à une époque à déterminer ultérieurement, de toute la voirie publique, rues et places. Il doit donc être explicitement entendu et convenu d'avance que les acquéreurs de la citadelle du Sud auront à faire tous les travaux de voirie, égouts, pavages, remblais etc. etc.; d'après les prescriptions du Collége échevinal, selon les clauses et conditions déterminées par les règlements communaux et appliquées usuellement, selon l'identité des cas.

En vertu du § 4 du n° 5 de l'art. 1r, l'arsenal de guerre pourra être, à la demande des concessionnaires, érigé en entrepôt franc, sur le pied de la loi promulguée le 4 Mars 1846.

A cette époque, les avantages entrevus dans la création d'un entrepôt franc n'auraient été accessibles à la ville d'Anvers qu'au prix de sacrifices considérables, vu l'insuffisance de ses bassins. Diverses tentatives de négociation restèrent sans suite, lorsqu'en 1870 une étude approfondie, due à l'un des fonctionnaires supérieurs de la douane, vint démontrer à toute évidence que les progrès, accomplis en matière de liberté commerciale depuis 1844, ne comportent plus la création utile ni d'un entrepôt franc, ni d'un port franc. Les formalités se sont simplifiées; les opérations sont facilitées d'une manière très-libérale et l'entrepôt franc ne paraît plus avoir sa raison d'être. La dispense de formalités à l'entrée ne compensera jamais les mesures vexatoires à la sortie. Mais s'il est vrai que les avantages entrevus en 1844 et 1846 ont en majeure partie disparu devant le régime contemporain, quel mal, dira-t-on, à ce qu'une compagnie établisse, à ses frais, un entrepôt franc, dont certains bénéfices, quoique peu importants, détermineront toujours l'emploi plus ou moins permanent? Il y aurait peut-être une légère économie de transport, à entreposer à l'arsenal, vu l'éloignement de l'entrepôt actuel, bien que les *Natiën* n'aient qu'un seul tarif; mais il ne faut pas que les navires amarrés aux quais extérieurs de la Compagnie jouissent du régime de l'entrepôt franc, ce qui susciterait une concurrence aux établissements maritimes de la ville, surtout si, comme on semble l'avoir affirmé, une disposition de la loi permettait le séjour, pendant 5 jours, des marchandises sur quai, sans interrompre leur droit d'admission en entrepôt franc.

Sans nous exagérer les effets de cette concurrence, nous avons pensé, Messieurs, que les avantages éventuels à résulter de la création d'un entrepôt franc ne seront obtenus qu'au détriment de la ville et que nous sommes fondés à en combattre le principe, en rappelant les idées émises par M. Fisco dans son mémoire mentionné plus haut, ainsi que la résolution défavorable, prise le 23 Septembre 1871 par le Conseil communal, à l'unanimité de ses membres.

C'est dans ce sens que nous avons l'honneur de vous proposer de conclure quant au projet d'entrepôt franc.

Le § 8 du même art. 5 décharge le concessionnaire de la « responsabilité des affouillements, ensablements et autres » détériorations qui pourraient survenir au fleuve ou aux » quais existants, à raison de la construction du mur de » quai de la citadelle. »

Dans l'appréciation de vos Commissions, c'est ici le Gouvernement qui assume la responsabilité, bien que ce ne soit pas lui qui construira. Les travaux des quais de la ville n'ont pas été seulement conçu par lui; c'est lui aussi qui les exécutera. Il doit donc en garder la responsabilité sans aucun partage. Il importe d'en prendre acte et d'étendre sa garantie aux perturbations éventuelles à résulter du placement du pont dont le Gouvernement entreprend lui-même la construction.

Le paragraphe suivant confie « l'exploitation du bassin » de batelage, des quais et des hangars-entrepôts au con- » cessionnaire, à son profit exclusif, avec faculté d'opérer » la manutation des marchandises. »

Ce privilége, Messieurs, a été vivement combattu, comme pouvant entraîner la ruine des *Corporations-Nations*, auxquelles il enlèverait tout le batelage concentré au nouveau bassin spécial, après la fermeture de nos canaux actuels.

Il est vrai que, dans sa lettre du 8 janvier 1874, M. le Ministre des finances se défend vivement de l'idée d'exclure les *Natiön* et les 4000 ouvriers qu'elles emploient; aussi sa déclaration même peut être invoquée contre le maintien du privilége que nous combattons. A l'exemple des courtiers de navires, la compagnie s'en prévaudrait pour opérer les déchargement elle-même, en organisant une contre-nation spéciale pour son service exclusif. Les docks de Londres ont cette organisation, qui coûte fort cher au commerce. Ceux de Liverpool, par contre, admettent la liberté pour tous; système à tous égards préférable et qui ne froisse aucun intérêt, aucun droit acquis. Il n'en serait pas de même ici, en cas du maintien du paragraphe incriminé, qui mettrait à la merci de la compagnie le destinataire de tout chargement de navire dont le capitaine préfèrerait les nouveaux établissements aux anciens.

Vos Commissions sont unanimes, Messieurs, pour réclamer énergiquement la réforme de ce paragraphe, dans le sens du retrait absolu du privilége, comme inconciliable avec les intérêts du commerce, le principe de la libre concurrence et le respect dû à une organisation séculaire digne de toute notre sollicitude.

Le paragraphe suivant du même art. 1r, n° 5, attribue au concessionnaire et sur le pied du règlement approuvé par le Roi le 21 Juillet 1863, « les droits de navigation, tant » pour les navires abordant aux quais que pour ceux qui » chargeraient ou déchargeraient en rade devant le quai » de la citadelle. »

Pour justifier cette clause, MM. les Ministres disent dans leur exposé des motifs, page 13: « Les conditions et ga- » ranties, quant aux droits ou taxes qui pourront être » perçus par le concessionnaire, sont déterminées par le » n° 6. La ville d'Anvers, nonobstant le texte de l'art. 6 du » contrat de 1869 » (*c'est le contrat primitif entre l'Etat » belge et M. le docteur Strousberg*), « a élevé la prétention » de percevoir les droits, non-seulement à raison des quais » ou bassins à construire aux frais de M. le docteur Strous- » berg, mais même pour l'accostage aux berges de l'Escaut » appartenant au domaine de l'Etat. Le texte plus précis » de cette clause condamne expressément cette préten- » tion. Il a paru inutile de mettre à ce sujet une disposition » spéciale dans le projet de loi, le Gouvernement pouvant » toujours révoquer l'arrêté de 1863, qui autorise la per- » ception des taxes de navigation et définir à nouveau » l'étendue réelle et seule admissible des droits de la ville.»

Nous croyons devoir démontrer ici que les prétentions de la ville sont plus fondées que ne le pensent MM. les Ministres des finances et des travaux publics.

Les communes ont le droit le plus illimité d'établir telles taxes et impôts que bon leur semble, sous l'approbation du Roi.

Les droits de navigation ont été établis dans ces conditions, *au profit exclusif de la ville*, par le règlement communal du 22 Juin 1861, approuvé par arrêté royal du 21 Juillet 1863, et doublement sanctionné par le traité international du rachat du péage de l'Escaut.

Aux termes des art. 2 et 4 de ce règlement, les navires qui *chargent ou déchargent en rade* ont des droits à payer à la ville.

La rade n'appartient évidemment pas à la ville et cependant celle-ci y perçoit bien et dûment ses droits.

Les articles 4 et 6 du règlement stipulent quels sont les droits à payer à la ville par les bateaux et steamers qui *chargent ou déchargent à un embarcadère ou à un quai du fleuve ou des canaux*, sans distinction aucune, quant au propriétaire de l'embarcadère, du quai ou du canal.

La ville a donc le droit absolu, de par son règlement, de percevoir ses droits sur toute l'étendue de la rade, à tous les embarcadères et à tous les quais, et ce droit ne peut lui être enlevé qu'en vertu d'un accord préalable entre parties.

Que l'article 6 du contrat de 1869 avec le docteur Strousberg (dans lequel la ville n'est pas intervenue) ait accordé à celui-ci le droit de percevoir des droits de navigation, cela n'engage à rien la ville.

Le point contesté a du reste été examiné, postérieurement au contrat Strousberg, et résolu en faveur de notre ville par trois Ministres.

Le quai du Rhin appartient à l'Etat qui l'a construit. En 1871, à propos de la convention conclue au sujet des installations des chemins de fer, le Gouvernement avait mis un instant en doute la légalité de la perception, par la ville, des droits de navigation à ce quai ou aux embarcadères qu'il y avait aussi construits; mais, après un échange de correspondances, M. le Ministre des travaux publics, par sa lettre du 10 Septembre 1871, a finalement reconnu les droits de la ville en ces termes :

« Quant au premier point (*droits de navigation*), je n'ai » pas cru qu'il fut opportun d'introduire des stipulations » relatives à la perception des droits de navigation dans » la convention précitée, *mais d'accord avec MM. les » Ministres des affaires étrangères et des finances, je me » suis empressé de vous déclarer qu'il n'entrait pas dans » les intentions du Gouvernement de se prévaloir de ce fait, » que le quai du Rhin sera compris dans la station de ce » nom, pour revendiquer, à son profit, les* DROITS DE NAVI- » GATION QUE LES NAVIRES, qui embarquent ou débarquent » leurs voyageurs et leurs marchandises à ce quai, ONT A » ACQUITTER, EN VERTU DE LA DÉLIBÉRATION DE VOTRE CON- » SEIL COMMUNAL DU 22 JUIN 1861, APPROUVÉE PAR ARRÊTÉ » ROYAL DU 21 JUILLET 1863. »

En tout état de cause, la ville ne peut point consentir à ce que la Compagnie immobilière de Belgique lui soit

substituée pour la perception de droits sur les navires en rade. Autoriser la compagnie à percevoir ces droits, ce serait créer des sources intarissables de difficultés. Les concessionnaires auraient tout intérêt à attirer chez eux, dans la partie de la rade correspondant à leur quai, des navires qui auraient à y faire une opération mercantile quelconque, sans rapport avec les établissements créés par eux. Et puis, il faudrait établir dans le fleuve une ligne exacte de démarcation; un navire, se trouvant en rade moitié devant le quai de la Compagnie immobilière et moitié devant celui attenant, à qui payera-t-il ses droits?

Nous sommes d'avis, Messieurs, qu'il faut protester de la manière la plus formelle contre les stipulations susvisées de la convention, et maintenir intacts les droits résultant pour la ville de son règlement 1861-1863, pour la perception des droits en rade, tout en autorisant le Collége à régler le différend par voie d'arrangement amiable, en ce qui concerne l'application du règlement pour la perception des droits aux navires abordant aux quais de la compagnie.

En comparant le dernier paragraphe du n° 5 de l'article 1er de la convention Limauge, traitant des tarifs, avec l'art. 9 du contrat de la ville traitant le même objet, vos Commissions y ont remarqué, à leur grand étonnement, que le Gouvernement, qui se réserve le droit d'abaisser les tarifs de la ville, se désiste envers la Compagnie immobilière de ce même droit, puisqu'aucune réduction ne pourra avoir lieu sans le consentement du concessionnaire.

Nous n'hésitons pas à dire que cette stipulation en faveur d'une société particulière est inadmissible, car elle implique l'abdication de l'autorité, tant du Gouvernement que de la ville.

La société ayant le dernier mot à dire dans la réduction éventuelle des droits, le Gouvernement et la ville devront s'incliner devant ses volontés.

C'est là un fait grave, contre lequel nous croyons devoir protester énergiquement.

Il importe que le Gouvernement modifie ses stipulations avec la Compagnie immobilière, en leur donnant la même portée que celles intervenues avec la ville.

Par l'article 5 de la convention avec la Compagnie immobilière de Belgique, l'Etat se réserve une double option de reprendre le bassin de batelage et le quai de l'Escaut :

1° pendant un délai de 6 mois, à dater de la convention définitive;

2° à perpétuité, à dater du 31 Décembre 1897.

Soit que l'entreprise réussisse et prospère, soit qu'il surgisse des conflits graves entre la compagnie et la ville, n'est-il pas désirable d'étendre à celle-ci le bénéfice de l'option n° 2, gardée par l'Etat en ces termes :

« S'il n'est pas fait usage de cette option, l'Etat pourra, » à dater du 31 Décembre 1897, racheter la concession » du bassin de batelage et du quai, avec toutes les installations y établies et appartenant à la société. »

Vos Commissions, Messieurs, se prononcent pour l'affirmative et proposent de demander au Gouvernement que la clause que nous venons de citer et de transcrire soit, à titre d'amendement, complétée par ce qui suit :

« .... Soit pour les exploiter lui-même, soit pour les » transmettre, en pleine propriété, à la ville d'Anvers, si » celle-ci en fait la demande au moment de la reprise. »

Il est superflu, Messieurs, de vous faire remarquer que l'adoption de cette proposition doit avoir pour corollaire l'insertion d'une clause de même portée dans l'article 13 du contrat de l'Etat avec la ville.

Comme nous l'avons déclaré, Messieurs, au commencement de ce rapport, vos Commissions ont jugé que les intérêts de la ville se lient trop intimement à l'immense transformation projetée sur son territoire au Sud, pour ne point se préoccuper des conséquences que doit entraîner, pour elle, l'adoption de la convention déférée à la législature.

Vous constaterez, Messieurs, que toutes les clauses de cette convention, qui touchent directement ou indirectement aux intérêts communaux, ont été étudiées et discutées. Celles qui ont paru en opposition avec nos droits et nos priviléges, ont donné lieu à des observations que nous livrons à votre examen. Celles qui nous ont semblé peu claires ou de nature à laisser un doute, quant aux suites à entrevoir, ont nécessité des réserves dont il doit nous être donné acte, afin de dégager la responsabilité de la ville dans les faits auxquels elle n'est pas appelée à coopérer.

Vous apprécierez, nous aimons à le croire, les motifs qui devait nous déterminer à prendre, en quelque sorte d'office, l'initiative de l'examen à fond de l'acte considérable qui est soumis à la ratification de la législature et qui doit influer si puissamment sur l'avenir de la métropole commerciale de la Belgique.

Si, comme nous l'espérons, le Conseil communal reconnaît opportunes et fondées les conclusions que nous venons de présenter, le Collége les soumettra avec confiance à la bienveillante attention du Gouvernement du Roi, pour qu'il y soit fait droit; en les formulant, nous avons eu pour but d'assurer la prospérité du port et de la ville d'Anvers dont les intérêts sont confiés à notre gestion.

ANVERS, le 9 Février 1874.

Le président-rapporteur,
JOSEPH LEFEBVRE.

Les membres,
F. VAN DER TAELEN,
GEORGES GITS,
J. JOSSON,
SEGERS-BAÉE,
AD. NYSSENS,
E. PULINCKX,
L. ELSKAMP,
E. VAN PEBORGH,
F. BEX,
T. F. MARKELBACH.

XXII.

RAPPORT

DES

Commissions du Commerce, des Travaux et des Finances sur la Convention conclue entre la Ville et l'État le 16 Janvier 1874, au sujet de la rectification des quais de l'Escaut devant Anvers.

MESSIEURS,

S'il est des questions qui méritent à juste titre la sollicitude de l'Administration communale, ce sont évidemment celles qui ont trait à la prospérité maritime et commerciale de notre cité.

Maintenir notre port à la hauteur des remarquables progrès réalisés par la science depuis quelques années, le mettre en mesure de soutenir la concurrence de ses nombreux et redoutables rivaux qui lui disputent une partie de sa vitalité, ce n'est pas seulement faire œuvre communale, c'est aussi remplir un devoir national.

La ville d'Anvers, nous pouvons le dire avec une certaine fierté, n'a jamais failli à sa mission; elle a su s'imposer des sacrifices importants pour l'extension de ses établissements maritimes, sacrifices qui, aujourd'hui encore, pèsent lourdement sur les contribuables.

Livré pour ainsi dire à elle même, alors que des ports voisins jouissaient de larges subsides gouvernementaux, elle est loin d'avoir pu faire *tout* ce que commandaient les besoins toujours croissants du commerce et de la navigation; de là cette regrettable infériorité qui n'est un mystère pour personne et qui conduirait notre port à la ruine, s'il n'était porté un prompt remède à une situation qui n'a que trop duré.

La transformation rapide qui s'opère dans le genre de navires employés au transport de marchandises, et qui élève déjà à 70 °/o la proportion des bateaux à vapeur, rend plus impérieuses encore des modifications dans nos installations maritimes.

C'est évidemment vers la rive droite de notre beau fleuve, que doit se porter notre attention; cette rive, d'une longueur de 2200 mètres environ, ne peut donner accès qu'à un petit nombre de steamers. Presque partout le mouillage à marée basse est insuffisant et quelquefois nul, conséquence d'un alignement des plus défectueux. Il s'en suit que nos quais ne sont, en grande partie, occupés que par des bateaux de l'intérieur, alors qu'ils devraient présenter une ligne non interrompue de steamers de toute capacité; ces steamers sont aujourd'hui obligés, pour la plupart, d'entrer dans nos bassins; cet état de choses leur occasionne des frais supplémentaires et une perte de temps fort préjudiciable.

D'autre part, le maintien de la navigabilité de l'Escaut, dont la Belgique est responsable vis-à-vis des puissances signataires du traité de 1863, réclame la plus vive sollicitude du Gouvernement et des Chambres; des perturbations constatées par de récents sondages ont répandu l'inquiétude parmi tous ceux qui apprécient l'immense désastre auquel le pays et notre ville seraient exposés si le fleuve devait perdre une partie de cette sûreté à laquelle il doit sa réputation universelle.

RÉTROACTES.

C'est, préoccupé de la situation que nous venons de résumer que M. Jacobs, alors ministre des travaux publics, par ses arrêtés des 19 Juillet et 16 Août 1870, chargea une commission *ad hoc* « de dresser, sous réserve, » d'approbation, un plan d'ensemble des quais à con- » struire ou à redresser le long de l'Escaut, et d'émettre » un avis sur toutes les questions qui se rattachent au » tracé de ces murs de quai. »

La dite Commission déposa son rapport dès le 10 Novembre de la même année.

Il en fut question à la Chambre, d'une manière toute incidente, dans la séance du 21 Juillet 1871. (*) C'était à l'occasion du projet de loi accordant un premier crédit d'un million pour la reconstruction des murs du quai du Rhin.

M. Bara ayant demandé des explications au sujet de la question de principe qui résultait de l'alignement adopté pour ce quai, M. Jacobs, devenu Ministre des finances, s'exprima en ces termes :

« Les quais d'Anvers présentent une ligne fort irrégu- » lière ; sur un point même, appelé le *Werf*, il se trouve » une avancée très-considérable. Nos ingénieurs hydro- » graphes ont, depuis longtemps, reconnu que, *par suite* » *de l'irrégularité des quais*, il se forme dans le fleuve des

(*) *Annales parlementaires*, session 1870-71, p. 1774 et suivantes.

» bancs de sable très-nuisibles à la navigation en rade » d'Anvers.

» Pendant mon court passage au département des travaux publics, j'ai été amené, par suite d'interpellations » antérieures formulées au sein de cette Chambre, à nommer une commission composée de spécialistes, pour » déterminer quel serait le meilleur alignement à donner » aux quais d'Anvers. Cette commission s'est inspirée du » double intérêt de la navigation et du trésor, de façon » à ne pas nous entraîner à des dépenses trop considérables. *Elle a terminé son travail et celui-ci a obtenu » l'approbation générale du corps des ponts et chaussées.* »

Plus loin M. Jacobs était amené à dire, à notre grande surprise, que ce travail constituait un idéal à atteindre un jour, l'œuvre d'un lointain avenir. (*)

Contrairement à cette étrange opinion qui ne concorde nullement avec les paroles que nous venons de rappeler, nous voyons que le rapport insiste tout particulièrement sur la nécessité de démolir promptement les saillies du Werf et de la batterie St.-Michel : il démontre victorieusement, selon nous, que ces deux avancées sont des causes permanentes d'ensablement, parcequ'elles occasionnent dans la rade des étranglements qui donnent lieu à de fâcheuses perturbations dans la direction des courants.

La commission préconisait également la reconstruction immédiate des murs de quai suivant une courbe concave vers le fleuve, alignement qui, il est vrai, devait donner lieu à de nombreuses et coûteuses expropriations; elle insistait également sur la nécessité de rendre à l'Escaut ses eaux supérieures, détournées aujourd'hui par suite de divers travaux hydrauliques.

Ces détournements au profit d'autres villes, causent à l'Escaut, et par conséquent à Anvers, un préjudice réel constaté par tous les hommes compétents et qui justifie davantage encore un dédommagement de la part de l'Etat.

Quelqu'opinion que l'on ait, tant sur la valeur que sur la praticabilité des vastes travaux recommandés par la commission spéciale de 1870, il est hors de doute que le savant rapport de celle-ci s'imposait à la sérieuse attention de l'Aministration communale d'Anvers.

Eh bien, Messieurs, chose presqu'incroyable, il n'en fut rien ! Nous n'avons retrouvé dans les dossiers, aucune trace d'une étude quelconque de cette importante question. Et cependant la nécessité d'agir devait frapper les moins clairvoyants ; la progression constante du mouvement maritime et surtout de la navigation à vapeur, l'encombrement inouï de notre port pendant l'année 1871, les travaux entrepris par nos voisins du Nord, principalement à Flessingue, tout indiquait qu'il fallait marcher de l'avant.

La rectification des quais n'est donc pas *l'idéal à atteindre un jour, l'œuvre d'un lointain avenir*; à notre avis au contraire, aucun travail en Belgique n'est d'intérêt plus général et n'exige une solution plus prompte.

Ainsi que le disait récemment notre honorable Bourgmestre : en pareille circonstance on ne peut que s'élever ou déchoir, le *statu quo* n'est pas possible.

Les mois s'écoulaient cependant, le rapport de 1870 était laissé dans les cartons, de telle sorte que le 1er Septembre 1872, lorsque l'Administration nouvelle entrait en fonctions, la question n'avait pas fait un pas !

(*) *Annales parlementaires*, session 1870-1871, p. 1774 et suivante.

L'un de nos premiers actes administratifs fut de réparer cet inconcevable oubli ; en effet, dès le 30 Octobre suivant le Collége échevinal s'adressait à M. le Ministre des travaux publics, pour obtenir communication du plan élaboré par la commission spéciale, ce document si important ne se trouvant même pas à l'hôtel de ville.

Le plan fut envoyé et vos Commissions des travaux, des finances et du commerce commencèrent leurs études bientôt après. Celles-ci devaient porter à la fois sur l'outillage et l'extention de nos bassins et sur la rectification des quais. Dans un premier rapport daté du 23 Janvier 1873 nous vous signalions déjà, Messieurs, l'urgence de cette rectification et la nécessité de convier le Gouvernement à à s'en occuper sans délai.

Désirant vous présenter un travail complet sur cette question vitale, vos Commissions décidèrent de s'éclairer de l'avis d'hommes compétents; un grand nombre d'entre eux : ingénieurs hydrographes, capitaines de navires et pilotes furent successivement entendus et toutes leurs dépositions furent soigneusement actées dans les procès-verbaux.

Nous eûmes l'honneur de vous en faire part dans un second rapport, daté du 26 Mars 1873, et qui reproduit fidèlement l'opinion de tous ceux que nous avons consultés; le résultat de cette enquête minutieuse nous permit de résumer nos conclusions de la manière suivante :

1° Approbation complète du projet de 1870 portant régularisation du cours de l'Escaut et redressement des quais du fleuve avec suppression du Werf;

2° Son exécution immédiate par le Gouvernement et à ses frais;

3° Restitution au fleuve des eaux supérieures détournées pour des services secondaires étrangers à celui de l'Escaut maritime;

4° Enfin, institution d'un service administratif spécial, ayant Anvers pour siège et les deux rives dans sa juridiction.

Le Conseil communal, dans sa séance du 5 Avril suivant ratifia à l'unanimité les propositions de ses commissions.

Le 16 du même mois, le Collége échevinal fit part de cette résolution à M. le Ministre des travaux publics en lui transmettant en même temps un exemplaire du rapport de vos Commissions. Dans cette lettre nous relevons le passage suivant qui mérite d'être rappelé :

« Le total de toutes les dépenses comprises au projet de » loi dont l'honorable Ministre des finances a donné » lecture à la Chambre des représentants le 18 Février » dernier, s'élève à fr. 179,850,000. L'art. 2 stipule que » l'emploi du surplus, soit environ 60 millions sera réglé » par la législature.

» *Nous supposons que le Gouvernement se propose de » solliciter l'autorisation des Chambres pour affecter une » partie de ces 60 millions restants à l'exécution des grands » travaux projetés pour le port d'Anvers, en faveur duquel » aucun crédit n'est nominativement ouvert dans le projet » de loi susdit, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous » le faire remarquer par notre lettre du 6 Mars, qui vous » priait de nous donner quelques explications à cet égard.*

» Nous vous prions, M. le Ministre, de bien vouloir nous » faire connaître vos intentions à ce sujet et *nous nous per-* » *mettons de vous demander avec de vives instances de* » *soumettre à l'approbation des Chambres. à leur prochaine* » *rentrée. l'exécution des travaux en question.* »

Historique des négociations.

Peu de jours après, le 22 Avril, une première entrevue eut lieu entre MM. les Ministre des finances et des travaux publics et le Collége échevinal accompagné de plusieurs Conseillers communaux, et d'une députation de la Chambre de commerce d'Anvers qui avait tenu à appuyer nos démarches.

Dans cette audience, confirmée par la lettre collégiale du 26 Avril, nos délégués présentèrent à MM. les Ministres les plans projetés pour l'extension de nos établissements maritimes au Nord de la ville, à savoir : un plan d'exécution immédiate n'exigeant que la démolition des fronts intérieurs de la citadelle du Nord et un autre projet plus vaste, d'une exécution moins urgente et qui nécessite la démolition totale de cette citadelle et le recul de l'enceinte fortifiée au Nord.

D'autre part, les délégués insistèrent *sur la nécessité de la rectification des quais de la rive droite, travail qu'ils considèrent comme le plus urgent et le plus utile aux intérêts du pays.* (1)

Afin de justifier le concours financier de l'Etat dans les vastes travaux à faire, il fut rappelé à MM. les Ministres « *que depuis 20 ans la ville d'Anvers a consacré près de 20* » *millions à l'extension de ses établissements maritimes,* » *dépenses dont la dotation pèse encore en grande partie* » *sur les contribuables.* » (2)

L'accueil fait aux délégués par MM. les Ministres fut des plus satisfaisants, témoin le passage suivant de la lettre à laquelle nous venons de faire allusion.

« Mais avant tout, qu'il nous soit permis, M. le Ministre, » de vous témoigner toute notre gratitude pour la ma- » nière bienveillante dont vous nous avez accueillis et » pour *les déclarations si rassurantes que vous avez bien* » *voulu nous faire au sujet d'une intervention largement* » *efficace de l'État dans des travaux qui intéressent bien* » *moins la ville d'Anvers que le pays tout entier.* »

Une nouvelle audience fut promise par MM. les Ministres ; malgré les instances du Collége, cette entrevue ne put avoir lieu que le 16 Juin ; ce fut M. Malou seul qui reçut les magistrats d'Anvers.

M. le Ministre insista cette fois sur une compensation que l'État exigeait en retour de son intervention dans nos travaux maritimes et spécialement en ce qui concerne la rectification de la rive droite devant Anvers.

Cette prétention nouvelle nous paraît tout au moins étrange, surtout lorsque nous considérons les énormes subsides accordés à d'autres villes du pays, sans autre compensation que celle qui résulte de l'intérêt général ; il suffit de rappeler les travaux faits à la Meuse, aux ports d'Ostende, de Nieuport, de Blankenberghe et les immenses dépenses votées en diverses fois pour le canal de Terneuzen.

Le Collége échevinal toutefois, désireux d'arriver promptement à une solution acceptable, ne repoussa pas absolument les exigences de l'État quant à la possibilité d'une pareille entente au sujet des travaux d'agrandissement et d'outillage des bassins ; mais il les combattit vigoureusement en ce qui concerne la rectification des quais de l'Escaut.

Dans un volumineux mémoire daté du 4 Août et adressé à M. le Ministre des finances, le Collége traite à fond tous les points qui se rapportent aux importantes questions qui nous occupent.

Après avoir rappelé l'urgence de la rectification de la rive droite, il démontre que la dépense doit en être supportée par l'Etat, au moins en ce qui concerne le mur de quai, et cela sans compensation. Le fleuve étant un domaine national dont l'entretien et l'amélioration incombent à l'État, c'est à celui-ci à y pourvoir à ses frais ; d'ailleurs les engagements pris envers les puissances qui ont concouru au rachat du péage de l'Escaut portent qu'il sera veillé en tout temps à la parfaite navigabilité du fleuve.

Le mémoire en question s'étend longuement sur l'importance maritime d'Anvers et sur les exigences qui en découlent. Il démontre péremptoirement que ce sont les revenus de l'État qui profitent dans la plus large proportion de la prospérité de notre ville ; et comme preuve il cite entre autres ce fait : c'est que l'accroissement des revenus directs dans Anvers pendant une période de 20 années (1852-1872), représente pour l'État une somme de 823,000 fr. et seulement de 42,000 fr. pour la commune.

Finalement et pour tenter un rapprochement, le Collége proposait au Gouvernement une base de répartition dans les diverses dépenses faites ou à faire, de manière que la part de chacune des parties eût été à peu près égale.

En retour, il préconisait l'adoption d'un compte de participation de recettes en vertu duquel, lorsque la situation eût été complétement équilibrée, le partage des bénéfices se serait fait au prorata des mises de chaque partie contractante.

Il est entendu que la gestion restait confiée à la ville sous la surveillance du Gouvernement.

La lettre-mémoire du 4 Août ne fut pas suivie d'une réponse immédiate.

Permettez-nous, Messieurs, d'interrompre un instant l'analyse des documents si importants qui nous font suivre pas à pas l'historique de la question qui nous occupe, pour rappeler à cette place un fait qui marquera dans les annales de notre ville. Nous voulons parler de la présence, dans nos murs, de S. M. le Roi Léopold II, pendant les mémorables journées du mois d'Août 1873.

En invitant le successeur de Léopold I à faire sa joyeuse entrée dans Anvers, l'Administration communale, organe de la population, avait un double but : tout d'abord rendre hommage au Roi qui depuis 8 ans veille avec sollicitude sur les destinées du pays, lui montrer ensuite nos richesses et notre mouvement commercial, et en même temps, appeler son attention sur les besoins impérieux qui résultent de ce mouvement.

Les nombreux voyages du Roi à l'étranger, l'étude approfondie qu'il a faite de tout ce qui concerne l'activité commerciale et maritime des grands pays, son désir enfin de contribuer à la prospérité de son peuple nous étaient

(1) Voir la lettre Collégiale du 16 Avril 1873.
(2) Id. Id. Id.

garants de l'intérêt avec lequel il se rendrait compte, *de visu*, de la situation de notre cité.

Nos prévisions ne s'étaient pas trompées; en effet, à peine débarqué, le Roi s'empresse-t-il de répondre en ces termes à la bienvenue de notre honorable Bourgmestre : « *Je tiens à affirmer de nouveau*, disait-il, *la sollicitude » que je porte à tout ce qui peut augmenter le développement » maritime de la métropole du commerce belge.* » [1]

Plus tard, au banquet offert par le Conseil communal, le Roi prononce ces paroles remarquables :

« *Votre port réclame, quant à son outillage et quant aux » facilités qu'il doit offrir au commerce, d'importantes et » indispensables améliorations. J'appelle de tous mes vœux » le jour où je pourrai me féliciter avec vous de l'accomplis- » sement de cette œuvre capitale.*

» *Dans ce siècle de progrès presque fébrile, s'arrêter, » c'est déchoir, et vous voulez marcher.*

» *Honneur et succès, Messieurs, honneur et succès à tous » les efforts efficaces que vous faites pour augmenter votre » importance maritime !* » [2]

Le lendemain, au banquet offert au Roi par la Chambre de commerce, S. M. revient, en les accentuant, sur les mêmes idées :

« *Vous avez compris*, dit-il, *quelles sont les exigences et » les nécessités de l'époque de progrès industriel et commer- » cial où nous vivons. Mon Gouvernement le comprend » comme vous, et j'ai la confiance que nos efforts réunis ne » tarderont pas à doter cette métropole de ce qui lui manque » encore. Il faut que, sous peu, une ligne de quais assez » vastes pour desservir les bâtiments chaque jour plus » nombreux qui sillonnent ce beau fleuve, permette à » Anvers de rivaliser avec les ports les plus commodes et les » mieux aménagés du monde, car c'est à leur tête qu'Anvers » doit marquer sa place.*

» *Je porte un toast au développement d'Anvers, et boire » à Anvers, c'est boire à la prospérité et à la richesse de la Belgique !* » [3]

Est-il besoin de rappeler, Messieurs, l'enthousiasme que ces affirmations royales excitèrent dans notre ville? Est-il besoin de rappeler les espérances qu'elles firent naître, espérances qui se fortifièrent davantage encore lorsque, peu de temps après, le Roi s'embarqua pour aller visiter en détail les principaux ports Anglais?

M. le Ministre des finances, qui accompagnait le Roi dans notre ville, ne pouvait manquer de se convaincre de la légitimité de nos vœux, et de l'énergie que met la population à vouloir le développement d'Anvers sur la rive droite du fleuve. Devant cette *unanimité*, tout projet contraire, antipathique aux Anversois, ne pouvait qu'être définitivement abandonné.

Nous pouvons donc affirmer que la visite du Roi était appelée à exercer la plus heureuse influence sur l'avenir des négociations engagées.

Celles-ci allaient bientôt se poursuivre avec une nouvelle énergie; le 6 Septembre, le Collége insistait auprès de M. Malou sur la nécessité d'accélérer la solution de la question.

Le 17 du même mois, M. le Ministre affirme qu'il n'a cessé de s'en occuper autant que les circonstances le lui ont permis et il réclame de nouveaux renseignements comme complément du mémoire du 4 Août.

Le Collége s'empresse de faire les études nécessaires, études assez longues, et dont le résultat est communiqué à M. le Ministre par lettre datée du 22 Octobre.

De nouvelles entrevues ont lieu le 5 Novembre et le 1r Décembre. Le lendemain de cette dernière, le Collége envoie à M. le Ministre des finances les renseignements complémentaires demandés par lui, et à la même occasion, il lui rappelle quelques-uns des points qui ont paru au Collége être admis par M. Malou, notamment :

1° La reconstruction et la rectification par l'État, à ses frais risques et périls, des murs de quai;

2° L'agrandissement des établissements maritimes au Nord, l'outillage et l'amélioration de ceux existants aux frais exclusifs de la ville;

3° La possibilité de pratiquer à cette fin une percée dans les fortifications et de construire de nouveaux bassins et hangars à pétrole en avant de la citadelle.

La ville rappelait en outre qu'elle avait proposé un partage par moitié des droits de quai dans le fleuve et dans les canaux intérieurs, *après prélèvement à son profit des frais de gestion et d'une somme égale au produit de l'année* 1873.

Cette lettre fut mal accueillie par M. le Ministre qui répondit, le 3 Décembre, qu'il aurait beaucoup de rectifications à y faire, mais qu'auparavant il désirait savoir si le Collége entendait substituer les négociations écrites aux négociations verbales.

Le 5 Décembre le Collége écrivit que son seul but était de bien préciser les propositions, en vue d'une nouvelle conférence et afin de faciliter les débats.

La dite conférence eut lieu le 8 Décembre et c'est à sa suite que M. le Ministre formula, pour la première fois, des propositions écrites. Ces propositions, intitulées : *bases de la convention*, débutaient ainsi :

Art. 1. L'État reprend les quais.

Les autres stipulations qui confirment cette affirmation laconique peuvent se résumer comme suit :

Tous les droits et taxes tant des quais reconstruits que du terre-plein et de la rade seront perçus exclusivement au profit de l'État *propriétaire*. Il pourra clore les terrains non nécessaires à la circulation.

La ville s'interdit d'établir aucune taxe quelconque à raison de la rade ou des quais.

L'État se réserve le droit de conférer à des agents *relevant de lui seul*, la surveillance et la police de *ses* établissements.

La ville — dépossédée — recevra en échange une rente de 100,000 fr. plus 25 % de l'excédant net du produit après prélèvement des intérêts de la dépense faite et des pertes éventuelles.

C'est en présence de ces prétentions, que nous n'hésitons pas à qualifier d'*humiliantes* et de *léonines*, que le Collége réunit officieusement et d'urgence les Conseillers communaux. Selon les prévisions du Collége, les prétentions du Gouvernement furent repoussées à *l'unanimité* des membres du Conseil.

M. le Ministre en fut informé par lettre du 21 Décembre, et le Collége lui transmit en même temps un contre-

(1) *Moniteur belge*, année 1873, p. 2499.
(2) Id. id. id. id. p. 2502.
(3) *Moniteur belge*, 1873, p. 2585.

projet que M. Malou, par sa lettre du même jour, déclare peu sérieux et inacceptable. Il ajoute que son maintien serait le signal de la rupture des négociations.

Le Collége répondit le 23; il rappela que les propositions formulées verbalement n'avaient pas été acceptées par lui, même provisoirement, tant elles s'éloignaient de ce que la ville était en droit d'espérer; il déclarait en outre que si le Gouvernement persistait à vouloir enlever à la ville le terre-plein de ses quais, «*jamais » ni l'Administration communale ni la population d'Anvers » ne s'inclinerait devant une pareille exigence.* »

« *Dès lors toute négociation deviendrait inutile et il ne » resterait qu'à faire connaître au Conseil le non succès » des efforts du Collége.* »

Quant aux autres points du projet, la ville était toute disposée à les débattre.

Il résulte à l'évidence de ces faits précis, que l'Administration communale, à son tour, menaçait de rompre les négociations dont la base était absolument inacceptable. Plutôt que de subir l'humiliation que le Gouvernement voulait imposer à notre ville, l'Administration se fut résignée au maintien du *statu quo*, en attendant des temps meilleurs, et quelque regrettables qu'eussent été les conséquences de l'ajournement indéfini des travaux projetés. Nous ne craignons pas de dire que tout Anversois, sans distinction de parti, eut préféré cette rupture à l'abdication des droits plus que semi-séculaires de la commune; aussi attendons-nous avec confiance le jugement de l'opinion publique !

La lettre ministérielle du 27 Décembre, sorte de revue rétrospective des négociations, maintenait purement et simplement les droits de l'Etat à la propriété des quais.

Quoique ne faisant pas faire un pas vers la solution de la question, cette dépêche est digne d'attention par les déclarations qu'elle contient, et qui sont la réponse aux instances réitérées, tant écrites que verbales, de nos négociateurs.

M. le Ministre y déclare catégoriquement :

1° *Que c'est au Nord, sur la rive droite du fleuve et non ailleurs que l'extension des établissements maritimes doit avoir lieu;*

2° *Que dans ce but les fronts intérieurs de la citadelle doivent disparaître et que les terrains militaires devenus ainsi disponibles, seront cédés à la ville à des conditions équitables.*

La première de ces déclarations rassurera notre population au sujet des craintes qu'avait fait naître le projet d'établir une ville maritime sur la rive gauche du fleuve; le Gouvernement ne pourrait désormais, sans manquer à une parole solennelle, accorder les prises d'eau nécessaires pour un pareil travail.

Quant à la seconde, elle confirme loyalement la promesse faite à la ville d'Anvers sous un ministère précédent; nous aimons à espérer que cette promesse ne tardera pas à être tenue.

Nous arrivons maintenant, à la lettre collégiale du 5 Janvier 1874; ce remarquable document, qui tiendra une place importante dans les archives de notre ville, ne peut être résumé de crainte d'en altérer la portée.

Vous l'aurez étudié comme nous, Messieurs, et vous en aurez compris toute l'importance. La fière revendication des droits de la ville sur la propriété du terre-plein des quais répond pleinement aux sentiments de la population; celle-ci, pas plus que le Collége, n'eut voulu signer sa déchéance.

C'est à la réception de cette lettre que M. le Ministre des finances expédia la dépêche du 7 Janvier par laquelle, « *voulant terminer* » il convoqua la Collége pour le même jour.

A la suite de cette nouvelle audience M. le Ministre consentit à renoncer à faire valoir les droits de l'Etat sur la propriété des quais; moyennant de faire toutes ses réserves à cet égard, il proposait, pour une première période de 20 années, une sorte d'association entre l'Etat et la commune, dans laquelle la part des travaux et des recettes de chacun était nettement définie.

Ce projet fut amendé par le Collége le 13 Janvier; plusieurs des modifications proposées furent acceptées par le Gouvernement, et enfin le contrat définitif fut signé par le Collége, dans une nouvelle et dernière entrevue qui eut lieu le 16 du même mois. — L'annexe au n° 66 des documents parlementaires intitulé : « *tableau comparatif des rédactions* » rend parfaitement compte de la dernière phase de ces longues et laborieuses négociations.

Au surplus, nous rencontrerons les principales améliorations obtenues par la Ville, à mesure que nous étudierons les articles du contrat définitif.

L'exposé des motifs.

Pour bien apprécier la convention conclue entre M. le Ministre des finances et le Collége Echevinal, il est utile de rechercher la portée que le Gouvernement entend y donner et d'examiner si cette portée est conforme à celle que nous y attachons nous-mêmes dans l'intérêt de la ville. L'exposé des motifs va nous permettre de nous placer à cet important point de vue.

Ce qui nous frappe tout d'abord dans ce document, c'est la préoccupation constante du Gouvernement, d'affirmer le droit de propriété de l'Etat sur les quais de l'Escaut. Non content de consacrer plusieurs pages à rechercher les preuves prétendues de ce droit, M. le Ministre laisse percer cette préoccupation presqu'à chaque passage de son travail.

Après 55 ans de possession non contestée, au moment où la navigation va commencer à dédommager la Ville des sacrifices passés — sacrifices plus importants qu'on semble vouloir le dire — nous ne devions certes pas nous attendre à voir surgir une pareille revendication.

Au lieu de concours *largement efficace* que de précédentes déclarations pouvaient nous faire espérer, c'était donc l'annihilation des droits de la commune qui semblait un moment devoir résulter de la lutte engagée entre la Ville et le Gouvernement.

Celui-ci a compris sans doute, à un moment donné, l'impopularité qu'une pareille mesure, véritable défi porté à la seconde ville du royaume, aurait attirée sur lui. Il a finalement — après bien des résistances et non pas *spontanément* comme l'affirme l'exposé des motifs — consenti à conclure une convention qui laisse la question de propriété en suspens. De plus, au lieu de se substituer à la Ville dans la gestion des quais à établir, l'Etat se borne à contrôler cette gestion.

Est-il besoin, Messieurs, de faire ressortir l'immense distance qui sépare ces conditions définitives des propositions du 8 Décembre?

M. le Ministre attribue à des motifs de *sentiment* (1) les préférences de la Ville; nous lui répondrons que dans une pareille question le sentiment fait place aux raisons de justice et d'équité qui seules doivent guider les magistrats communaux.

Il y a lieu de s'étonner, Messieurs, qu'après tout ce qui a été dit et répété dans le cours des négociations, l'exposé des motifs puisse soutenir que, dans le préambule de la convention, les droits de l'État sont *affirmés* et *maintenus* (2). Toute la correspondance proteste contre cette assertion : les droits de l'État ne sont que *réservés*, au même titre que ceux de la Ville, rien de plus, rien de moins. Il importe de bien le constater pour l'avenir.

Il n'est pas moins inexact de prétendre que la gestion dont nous venons de parler doive être considérée comme l'équivalent d'une *location* (3).

La vérité est que dans quarante ans, à l'expiration de la convention, les deux parties se trouveront en présence comme elles l'ont été récemment; nous avons la confiance qu'à cette époque grâce au progrès de l'esprit gouvernemental, la prolongation de la trève actuelle ne souffrira pas la moindre difficulté, si même les conditions n'en deviennent infiniment meilleures pour la Ville.

Si celle-ci a admis cette transaction plutôt que de continuer un débat qui aurait pu se prolonger longtemps et qui, d'après nous, aurait dû être porté devant les tribunaux, c'est que le temps presse pour l'exécution des travaux : nous croyons l'avoir démontré surabondamment.

Pour le moment donc, il importe peu de savoir si la commune est propriétaire réel ou fictif des quais, et nous pouvons nous dispenser de réfuter la démonstration que le Gouvernement cherche à faire en faveur de sa thèse. Nous voulons toutefois établir brièvement, par quelques documents officiels, que l'État Belge lui-même n'a jamais cessé de considérer la Ville comme propriétaire des quais remis en 1819 par le Roi Guillaume.

Remarquons, en passant, que cet arrêté ne stipule aucune réserve ni aucune limite de durée, ce qui évidemment eût été le cas si la remise ou la cession n'eût été que temporaire et révocable.

Deux arrêtés royaux relatifs à la cession faite à la société du chemin de fer de Waes, d'une partie de quai non comprise dans ceux remis ou cédés à la Ville en 1819, méritent d'être exhumés et viendront appuyer nos dires. En voici les extraits qui nous intéressent :

« *Arrêté royal du 15 Janvier* 1845. — Léopold, etc.

» Vu l'arrêté royal du 20 Avril 1819, portant que les » quais de l'Escaut à Anvers, seront *cédés* à l'Administra- » tion communale de la dite ville....

» Considérant que le quai St-Michel n'a pas été compris » dans cette remise et *qu'il est en conséquence demeuré* » *propriété domaniale et à la disposition du Gouvernement*, etc.. »

A cette époque, l'Etat reconnaissait donc officiellement que la remise des quais en 1819, *avait eu pour résultat de les enlever au domaine public;* ces biens cessaient d'être *à la disposition du Gouvernement*; comme conséquence l'Etat n'eut pu les céder à la société du Pays de Waes, ainsi qu'il le faisait pour le quai St-Michel *dont il avait gardé la propriété*.

Le Ministre qui, à cette époque, contresignait l'arrêté prérappelé était M. Ad. Dechamps et le Gouverneur de la province d'Anvers qui, le 24 Janvier suivant le signifiait à l'Administration communale, M. Jules Malou, aujourd'hui Ministre des finances.

Le second arrêté royal est daté du 17 Juillet 1847; il avait pour objet de reprendre à la société susdite, à des conditions déterminées, une partie de ce même quai que l'Etat lui avait cédé en 1845; nous y relevons ce qui suit :

« *Art. 4.* La partie du quai St-Michel qui cesse d'être » concédée à la compagnie du chemin de fer du Pays de » Waes, sera remise à l'Administration communale d'An- » vers, *pour être régie et* POSSÉDÉE PAR ELLE *aux mêmes* » *conditions que les quais de l'Escaut situés en aval de la* » *rue du Coude Tortue et auxquels s'applique l'arrêté* » *royal du 20 Avril* 1819. »

Vous le voyez, Messieurs, il n'est pas question d'une simple remise, d'une sorte de location, mais de la reconnaissance d'une possession réelle et indéniable, possession qui — l'arrêté l'affirme — *s'étend aux quais remis par le Roi Guillaume.*

Ce document est contresigné par trois Ministres : MM. De Bavay, comte de Theux et J. Malou.

Plus récemment, à l'occasion de la loi de 1871 accordant des crédits à concurrence de 20 millions de francs pour l'exécution de travaux publics, l'exposé des motifs relatif au § 15 (reconstruction du quai du Rhin) s'exprime ainsi : (1)

... « Les murs de quai que comportera ce projet (celui » de la rectification) se subdivisent en trois parties, à » savoir :

» Ceux vers l'amont, à construire par M. le docteur » Strousberg.

» Ceux formant la partie centrale qui ont été *cédés* par » l'Etat à la ville d'Anvers »..... etc.

Cet exposé des motifs est signé : Wasseige et V. Jacobs.

Nous vous le demandons, Messieurs, après de pareilles reconnaissances officielles de notre droit, quel est le ministère qui oserait assumer la responsabilité d'un véritable acte de spoliation, contre lequel protesterait le sentiment de justice qui anime tous nos compatriotes?

Nous tenons à le déclarer : ce n'est pas sous l'empire de la menace bien inutile et surtout regrettable qui s'est glissée dans l'exposé des motifs (2), que vos Commissions ont délibéré; ce n'est pas davantage sous son influence que le Conseil communal émettra son vote sur la convention du 16 Janvier.

La ville d'Anvers n'a provoqué ni recherché la lutte sur ce terrain dangereux; mais s'il lui avait fallu la soutenir, ses mandataires l'eussent fait sans faiblesse et avec la confiance que donne la conviction du bon droit!

(1) Exposé des motifs, page 7.
(2) Id. id. id. 6.
(3) Id. id. id. 7.

(1) *Annales parlementaires*, de 1870-1871, p. 1775.
(2) » Si le Conseil communal rejette la convention, le Gouver- » nement n'aura qu'à substituer au n° 1 de l'art. 1r, une disposition » qui l'autorise à reprendre purement et simplement les quais d'An- » vers. » (p. 15.)

Nous avons encore, Messieurs, à rencontrer plusieurs points de l'exposé des motifs :

M. le Ministre affirme que depuis une vingtaine d'années aucune amélioration n'a été faite aux quais de la ville; et plus loin il dit que les dépenses, à raison de ces quais, ne dépassent pas 150,000 fr. Nous devons réfuter ces erreurs, qui seraient de nature à faire croire au pays que la ville d'Anvers est restée au-dessous de sa tâche. Nous avons déjà dit que tous les travaux des bassins — sauf l'écluse du Kattendyk — ont été payés exclusivement par la caisse communale : malgré cette lourde tâche, la ville avait en 1860 dépensé déjà plus de 1 1/2 million pour l'entretien des quais et la création d'embarcadères en bois destinés à obtenir un mouillage meilleur.

Quant aux grands bénéfices que la Ville a retirés de l'exploitation de ces quais (1), il suffira de rappeler que leur produit annuel le plus élevé n'a jamais dépassé la somme de 103,000 francs.

Ce qui est vrai, c'est que cette situation se modifiera complètement lorsque les steamers qui aujourd'hui doivent entrer dans les bassins, pourront s'amarrer le long des quais de l'Escaut. Dès ce moment, la recette de nos bassins baissera proportionnellement à l'accroissement de celle des dits quais et ce sera l'État qui en touchera la plus forte part; il pourra ainsi compenser amplement l'intérêt de la somme engagée par lui; d'où l'on peut conclure que le Gouvernement, dans ce cas comme dans tous les précédents, n'accorde en réalité rien à la ville d'Anvers : il se borne à opérer un placement avantageux.

L'exposé des motifs consacre un paragraphe à l'ancien projet de reconstruire le quai du Rhin, projet qui se combine maintenant avec celui de la rectification des quais; à ce propos il rappelle qu'un premier crédit d'un million voté par les Chambres en 1871 est resté presqu'entièrement disponible. De ce côté l'État ferait donc une économie si le coût de la reconstruction du quai du Rhin, évalué à cette époque à 3 1/2 (2) millions de francs devait entrer en ligne de compte dans la part des dépenses à faire par lui.

Nous aimons à croire que telle n'est pas son intention, et que la dite somme sera défalquée de la dépense totale à laquelle donnera lieu la rectification. En effet, la reconstruction du quai du Rhin incombe exclusivement à l'État, en vertu d'engagements antérieurs que la présente convention ne saurait annuler. Nous espérons que le Gouvernement s'expliquera dans ce sens devant les Chambres.

Nous devons faire remarquer également à cette place que l'Etat s'est engagé à la même époque à construire à ses frais une nouvelle écluse maritime (3), écluse dont la nécessité est chaque jour plus évidente et sans laquelle la Ville ne pourrait donner suite à ses projets d'agrandissement au Nord.

Nous espérons également que cet objet ne sera pas perdu de vûe.

Nous terminerons cet examen de l'exposé des motifs en reproduisant le passage suivant :

(4) « De son côté, la Ville n'ayant qu'une faible part d'in-

(1) Exposé des motifs, p. 5.
(2) *Annales parlementaires*, session 1870-1871, p. 1875.
(3) Id. id. id. id. p. 1775.
(4) Exposé des motifs, p. 10.

» tervention pour les quais, pourra consacrer son activité » et ses ressources à l'amélioration et au développement » successif des bassins. *Le Gouvernement secondera toujours ses efforts.* »

Nous sommes heureux de prendre acte de cette déclaration et nous exprimons à ce propos un triple vœu; que le secours promis à la ville ne se fasse pas trop attendre, qu'il soit plus efficace que ceux qui l'ont précédé et qu'enfin l'Etat cesse de réclamer, en échange de son intervention, une part des revenus de la commune,

Convention.

Nous abordons maintenant l'examen des articles qui constituent la convention du 16 Janvier.

L'article 1er est ainsi conçu :

« *Art. 1r.* — Les quais d'Anvers, entre l'écluse du » Kattendyk et la batterie Saint-Michel, seront reconstruits » sur un nouvel alignement, aux frais de l'Etat.
» Il supportera aussi les dépenses des expropriations que » l'exécution du plan rendrait nécessaires. »

Cette dernière clause ne se trouvait pas comprise dans le projet du 7 Janvier; elle a été intercalée à la demande du Collége; inutile d'insister sur son importance.

« Il y aura, le long des quais reconstruits, un mouillage » à marée basse pour que les navires du plus fort tonnage » puissent y accoster, au moins sur une étendue de mille » mètres de la partie du Nord. Le mouillage pourra être » moindre le long des autres sections.
» Le Werf sera enlevé. »

En supposant que la grande profondeur soit obtenue à l'aval, cette section de 1000 mètres s'étendra depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à l'endroit dit *Verlorenkost*, vis-à-vis du pilotage; elle pourra recevoir 9 ou 10 steamers de la capacité du « *Vaderland.* »

Le restant des quais aura une mouillage variable, mais suffisant partout pour l'accostage des steamers des diverses lignes européennes; on concevra que l'on ne puisse fixer à l'avance et d'une manière mathématique, ces diverses profondeurs.

En ce qui concerne l'enlèvement du Werf, nous croyons superflu de revenir sur la nécessité de cet important travail.

» L'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par » le Gouvernement, qu'après avoir été soumis à l'avis du » Conseil communal. »

Bien qu'il n'existe pas encore de plan définitif de cet alignement, l'exposé des motifs nous donne à ce sujet quelques indications. (1).

Il en résulte que le plan de 1870 ne sera pas exécuté tel quel, parce que « *la beauté du tracé semble trop chèrement » acquise au prix d'une dépense aussi considérable.* » Le Gouvernement croit que, « *sans démolir une partie de la » ville, on peut tracer un alignement rigoureusement droit » de la batterie Saint-Michel jusqu'à la naissance de la » de la courbe de l'Escaut en aval, et passant à la base du » Werf.* ».

Il ajoute que « *si le projet de loi est adopté, l'alignement » définitif des quais sera fixé après avoir consulté les hom» mes de science ou d'expérience qui peuvent le mieux » prévoir l'influence favorable ou mauvaise de tel ou tel*

(1) Exposé des motifs, p. 8 et 9.

» *changement artificiel sur le régime assez capricieux d'un* » *fleuve à marée.* »

Nous tenons à faire remarquer, Messieurs, que le Gouvernement prend sur lui l'entière responsabilité du vaste travail de la rectification des quais, et c'est là un des principaux motifs qui nous engagent à appuyer la convention. L'administration d'une ville qui dispose des ressources nécessairement limitées, ne pourrait entreprendre une œuvre de cette importance sans s'exposer à des embarras financiers, tout au moins temporaires.

Nous n'aurons donc qu'à émettre notre avis sur le plan qui nous sera présenté par le Gouvernement ; cet avis, nous le donnerons après avoir consulté tous les hommes compétents qui pourront nous aider dans cette étude.

A la suite d'une longue instruction nous avons été amenés jadis à appuyer le projet de la commission de 1870 ; s'il est vrai qu'un tracé moins dispendieux puisse arriver au même résultat, nous serons heureux de le constater ; mais dès à présent nous croyons devoir appuyer auprès du Gouvernement un tracé qui se rapproche autant que possible de celui préconisé en 1870.

Il demeure évident pour nous que plus la courbe sera concave, plus la rectification sera utile.

Vous remarquerez, Messieurs, qu'il n'est pas question, dans l'article 1r, de la largeur à donner aux quais. Une largeur suffisante sera facilement atteinte partout où la ligne rectifiée empiètera sur le fleuve ; le terre-plein aura en ces endroits et sans nécessiter d'expropriations, de 70 à 100 mètres.

Il n'en sera pas de même aux environs de la tête de la Grue ; là les expropriations seront indispensables. Le Collège avait proposé à M. le Ministre de stipuler une largeur à minima de 40 mètres, cette proposition ne fut pas admise par le Gouvernement.

Vos Commissions ont pensé qu'il fallait insister de nouveau et même demander un minimum de 50 mètres ; il fut écrit dans ce sens à M. Malou qui répondit ce qui suit à la date du 4 Février :

« *Je ne puis prendre cet engagement ni préjuger l'ali-* » *gnement qui sera reconnu le meilleur, ni m'obliger à* » *faire des expropriations qui ne seraient pas nécessaires.* » *Veuillez remarquer d'ailleurs que l'intérêt de l'État est* » *la garantie du vôtre.* »

Il reste à savoir, Messieurs, ce que M. le Ministre entend par *expropriations qui ne seraient pas nécessaires.*

Quant à nous, nous trouvons indispensables toutes celles qui auront pour but de donner à nos quais une largeur suffisante pour permettre la construction de hangars, l'établissement de voies ferrées, et la création d'une route carrossable qui ne soit pas l'objet d'encombrement perpétuel.

La Commission de 1870 préconisait un terre-plein de 60 mètres de large ; ce chiffre ne nous paraît nullement exagéré, et nous nous sommes montrés très-modérés en ne demandant qu'un minimum de 50 mètres. Lorsque les plans définitifs nous seront soumis, nous aurons l'occasion d'insister tout particulièrement sur ce point important.

Une autre lacune que nous relevons dans la convention, c'est qu'il n'est pas stipulé de délai fatal pour l'achèvement des travaux ; nous savons qu'il est difficile de se prononcer exactement à cet égard et que dans un travail aussi colossal la possibilité de mécomptes ne doit pas être perdue de vue.

La ville d'Anvers a quelque raison, il faut bien le reconnaître, de se défier du gouvernement lorsqu'il s'agit de la célérité à apporter dans l'exécution des travaux publics qui la concernent. Elle attend toujours, entr'autres, que l'on mette la première main au chemin de fer de Gladbach ; d'autres faits de même nature viennent justifier nos réserves.

C'est pourquoi vos Commissions avaient insisté également pour obtenir à ce sujet une déclaration formelle : notre honorable Bourgmestre a bien voulu faire dans ce but une démarche personnelle auprès de M. le Ministre des finances ; celui-ci, par sa lettre du 4 Février, donne les motifs qui l'empêchent d'accéder à notre demande :

« La convention du 16 Janvier, » écrit-il, « ne fixe pas » de délai pour l'achèvement des travaux à exécuter par » l'État ou par la Ville. Il n'en saurait être autrement, » parceque, selon le tracé qui sera adopté et les difficultés » à vaincre, l'entreprise exigera un temps plus ou moins » long : mais l'intention du gouvernement est clairement » exprimée dans l'exposé des motifs (voir notamment » page 10). *Il veut mener les travaux à bonne fin aussi* » *rapidement que possible ; c'est là à la fois son devoir et* » *son intérêt.* »

Sans vouloir méconnaître ce qu'il peut y avoir de fondé dans les observations de M. le Ministre et de rassurant dans ses déclarations, nous devons cependant faire remarquer que le défaut d'une stipulation formelle laisse la ville, pour ainsi dire, à la merci du gouvernement. La concurrence que les nouveaux quais au Sud feront inévitablement à ceux de la ville, exige que la construction de ceux-ci soit poursuivie sans désemparer comme cela est stipulé pour les premiers. (1)

S'il n'est pas possible de fixer dès-à-présent un terme exact pour l'achèvement des travaux, le gouvernement pourrait cependant prendre l'engagement — et l'imposer à l'entrepreneur — que les travaux avanceront aussi rapidement que ceux qui incombent à la compagnie immobilière ; c'est-à-dire qu'il sera construit chaque année *au moins* une même longueur de quais.

Vos Commissions espèrent, Messieurs, que cette question, qu'elles considèrent comme capitale, pourra trouver une solution équitable lors de la discussion devant les Chambres.

Il importe également que les études préliminaires soient poussées avec la plus grande célérité, de manière à ce que les travaux puissent être adjugés à bref délai.

Le Gouvernement semble vouloir renoncer à l'adjudication publique par parties, pour « contrat d'ensemble » avec l'entrepreneur qui offrira le plus de garanties de » capacité, de solvabilité *en même temps que des conditions favorables.* » (2)

Parmi ces conditions doit figurer évidemment le délai réclamé par les soumissionnaires pour l'achèvement des travaux.

Nous exprimons le vœu qu'un grand nombre d'entrepreneurs sérieux et solvables seront appelés à faire leurs

(1) Contrat Limauge art. 1r, 4°.
(2) Exposé des motifs, page 9.

propositions; la ville, directement intéressée, aura naturellement à émettre son avis sur celles-ci.

Nous passons maintenant à l'article 2 conçu en ces termes :

« *Art.* 2. — L'État, moyennant les réserves faites ci-» dessus, remet à la Ville d'Anvers qui les accepte pour » être gérés dans l'intérêt commun :

« 1° Les quais et leurs dépendances dans les limites, » indiquées au § 1r de l'art. 1 et tels qu'ils sont décrits » dans le procès-verbal du 13 Juillet 1820 et qu'elle en » possède aujourd'hui l'administration ;

» 2° Les terrains qui seront conquis sur l'Escaut par » suite de la reconstruction de ces quais ;

» 3° Les terrains que le comblement des canaux rendra » disponibles.

» Il sera dressé, en double expédition, un plan de » l'état actuel des lieux, et de même, après l'achève-» ment des travaux, un plan des terrains qui seront » remis à la Ville.

» Ces plans indiqueront séparément et distinctement » les parties de ces terrains qui continueront à servir » de voirie communale. »

A propos de cet article il a été observé que les terrains occupés par les canaux actuels ne pourront jamais servir à autre chose qu'à la voie publique: les quais en effet réclament de spacieux dégagements vers l'intérieur de la Ville.

Remarquons aussi que, dans le projet du 7 Janvier, il était parlé au dernier § de l'art 2 de terrains *domaniaux*; sur l'observation du Collége que ce mot impliquerait en faveur de l'Etat la solution de la question de propriété, le Ministre a consenti à le retirer.

« *Art.* 3. — A mesure qu'une section des quais sera » reconstruite et nivelée, et que les pavages nécessaires » y seront faits, elle sera remise à la Ville, qui devra y » installer à ses frais tous les engins nécessaires pour » opérer le chargement et le déchargement des navires, » ainsi que des hangars, magasins ou lieux de dépôt pour » les marchandises, des salles d'attente pour voyageurs » aux débarcadères des bateaux à vapeur, etc.., le tout » d'après les plans qui seront présentés par la ville et » soumis à l'approbation du Gouvernement. »

Admis sans observations.

L'art. 4 demande quelques explications ; il est conçu comme suit :

« *Art.* 4. — Les dépenses de dragage du fleuve, ainsi » que les grosses réparations ou les reconstructions » partielles des murs des quais seront à la charge de » l'État.

» Toutes les autres dépenses d'entretien ou de renou-» vellement seront à la charge de la ville. »

Vous remarquerez, Messieurs, que le Gouvernement prend à sa charge le dragage de l'Escaut ; ce travail si nécessaire a toujours été négligé jusqu'ici, au grand détriment de la navigabilité du fleuve. D'après les déclarations verbales qui ont été faites au Collège, le dragage se fera d'une manière complète, non-seulement devant les quais pour y maintenir le mouillage nécessaire, mais encore sur tout le parcours du fleuve depuis la rade jusqu'à la frontière de Hollande. Le Gouvernement se propose même de négocier avec ce pays pour faire procéder à un semblable travail sur son territoire.

Nous pouvons donc nous féliciter d'avoir obtenu officiellement cet engagement de l'État.

La question des réparations et de l'entretien incombant à chacune des parties doit, d'après nous, s'entendre dans ce sens : que l'Etat se chargera de tout ce qui concerne les murs de quai, et la ville du terre-plein et de l'outillage de ces quais.

L'article 5 porte ce qui suit :

« *Art.* 5. — L'Etat établira à ses frais des voies ferrées » d'après un tracé qui sera soumis à l'avis de l'Adminis-» tration communale; il en percevra seul les péages; » toutes dépenses d'entretien, de renouvellement et d'ex-» ploitation de ces voies seront à sa charge.

» Sur les quais ou sur la voirie qui les longe, il ne » pourra être établi de tramway sans l'assentiment préa-» lable du Gouvernement. »

Vos Commissions n'apprécient pas bien le motif de la réserve contenue dans ce dernier alinéa ; elles l'admettent cependant, à la condition expresse que cette réserve n'implique pas de la part du Gouvernement l'idée d'une reconnaissance de son droit de propriété.

« *Art.* 6. — Les recettes brutes de toute nature » provenant directement ou indirectement des quais, » terrains ou autres dépendances, telles que droits de » navigation, à raison de l'accostage aux quais, des » opérations de commerce faites en rade, ou des » canaux, taxes, redevances ou rétributions soit pour » l'emploi des grues, ou autres engins, soit pour l'usage » ou la location des hangars, magasins, terrains, salles » d'attente et autres installations, et généralement tous » produits quelconques, seront partagés de la manière » suivante.

» 1° La ville prélèvera :

» *a.* Ses frais de gestion et de surveillance. Le tan-» tième de ces frais sera établi, à forfait, de commun » accord, après la troisième année d'exploitation com-» plète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, » pour ces trois premiers exercices, seront constatées, » reconnues, et auront été bonifiées à la ville.

» *b.* Une somme annuelle de cent mille francs moyen-» nant laquelle elle pourvoira aux frais de police, d'en-» tretien et de renouvellement des pavages, autres frais » de voirie et dépenses de toute nature, qui sont à sa » charge, aux termes du présent contrat.

» 2° Le surplus sera réparti entre l'Etat et la ville au » prorata des dépenses de premier établissement qu'ils » auront faites. »

Cet article est l'un de ceux qui ont donné lieu aux plus vives discussions entre M. le Ministre des finances et le Collége. L'Etat ne voulait accorder d'abord pour frais de gestion qu'un prélèvement de 10 0/0 sur la recette brute ; cette somme eut été évidemment insuffisante. Nous avons obtenu maintenant le remboursement intégral de ces frais jusqu'après la 3e année d'exploitation *complète*. Le tantième à fixer pourra ensuite être déterminé exactement d'après le résultat de ces trois années. Il n'y a donc nul mécompte à craindre pour la ville.

Le projet du 7 Janvier ne stipulait aucun prélèvement en faveur de la ville avant le partage du produit; elle

eut perdu de la sorte les 100,000 fr. que lui procurent ses quais actuels.

Il nous eut été impossible, Messieurs, de souscrire à un pareil sacrifice au détriment de la caisse communale.

Grâce à l'insistance du Collége échevinal, et après bien des pourparlers, nous avons obtenu du Gouvernement le prélèvement de cette somme immédiatement après celui des frais de gestion. Il est vrai qu'en échange, nous aurons à pourvoir aux frais de police, d'éclairage, etc., mais il importe de remarquer qu'aujourd'hui également ces dépenses nous incombent, quoique dans une moindre proportion.

« Art. 7. — Après l'achèvement des travaux de reconstruction et des installations, les comptes du coût de » premier établissement seront arrêtés de commun » accord entre parties. A défaut d'entente, la Cour des » comptes statuera comme arbitre souverain et sans » recours.

» Art. 8. — La ville tiendra une comptabilité distincte » pour toutes les recettes à partager.

» Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs » commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler, » soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes. »

Ces deux articles sont équitables et n'ont donné lieu à aucune objection.

L'art. 9 est conçu en ces termes :

« *Art.* 9. — Tous les règlements et tarifs concernant » la gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

» Il se réserve en tout temps le droit de réclamer » l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

» En ce cas, le préavis sera donné au moins trois » mois d'avance à la ville. »

La stipulation relative à l'abaissement des tarifs ne peut évidemment pas impliquer un droit absolu pour l'État.

C'est du consentement des deux parties en cause que naîtra, dans l'intérêt du commerce, la réduction des tarifs. Le Gouvernement comme la ville, doit avoir à cœur d'agir dans de justes limites et de sauvegarder ainsi la partie financière de l'opération.

« *Art.* 10. — L'art. 6 relatif au partage des recettes » brutes sera applicable à dater du 1r Janvier qui suivra » la remise à la ville de mille mètres de quai pour » être mise en service, mais seulement pour cette partie » et pour la partie correspondante de la rade.

» *Art.* 11. — Après la quarantième année à partir » de la mise en service de la totalité des quais reconstruits, le présent contrat pourra être dénoncé de » part et d'autre, d'année en année, moyennant préavis » donné au moins six mois d'avance. »

Le premier de ces articles n'a pas donné lieu à des observations dignes de remarques. Au sujet du 2e, nous ferons observer, ainsi que nous l'avons déjà dit, que primitivement l'État n'avait assigné à la convention qu'une durée de 20 années, ce qui eut été évidemment insuffisant, en présence de l'importance des travaux à exécuter.

Nous aurons maintenant quarante années d'exploitation *complète* des quais et du terre-plein.

Nous regrettons seulement de ne pas rencontrer dans la convention une clause qui permette à la ville de reprendre à des conditions équitables et à des époques fixées, la part de l'Etat.

La situation financière de la ville pourrait peut-être, à un moment donné, lui permettre cette reprise.

Nous appelons sur ce point l'attention de M. le Ministre des finances et nous espérons qu'il pourra proposer aux Chambres un amendement dans ce sens.

« Art. 12. — A mesure que l'avancement des travaux de » reconstruction des quais l'exigera, les quatre canaux qui » débouchent dans l'Escaut seront fermés et remblayés » aux frais de l'Etat, si un bassin spécial ou une partie des » quais est mise à la disposition du batelage.

» Les dépenses de construction des égoûts qui devraient » être faits par suite du comblement des canaux, seront » à la charge de la ville. »

La suppression des canaux intérieurs sera un travail éminemment utile; d'abord parcequ'elle permettra de créer sur l'Escaut des quais continus, ensuite parce que les nécessités de la voirie et les soins de l'hygiène réclament impérieusement la fermeture de ces canaux. D'autre part leurs quais sont fort étroits et il y règne un encombrement perpétuel fort préjudiciable aux transactions commerciales.

Nous avons à faire remarquer ici que les quais de ces canaux ont une longueur totale disponible de . . . . 1030 mètres

Si l'on y ajoute des quais de l'Escaut affectés au batelage, soit . . . . . . 645 »

l'on arrive à un total de. . . . . 1675 mètres de quai à remplacer pour la petite navigation.

C'est un chiffre qui ne devra pas être perdu de vue lorsque l'on dressera les plans du bassin de batelage destiné à recevoir les bateaux d'intérieur.

La ville aurait désiré remplacer elle-même ces canaux par le bassin de batelage qui doit être créé au Sud et l'exploiter pour son compte. M. le Ministre des finances fut informé de ce désir et c'est pourquoi il inséra dans la convention l'article 13 conçu comme suit :

« *Art.* 13. — La Ville aura pendant les six mois qui » suivront le jour où le présent contrat deviendra définitif, la faculté d'exercer l'option que l'État a réservée » en sa faveur par l'art. 5 du contrat conclu entre le » Ministre des finances, la compagnie Immobilière de » Belgique et Monsieur le docteur Strousberg, pour » reprendre de cette compagnie la construction et l'exploitation, tant du bassin du batelage à construire » dans les terrains de la citadelle du Sud, que du quai » longeant ces terrains, et ce, aux conditions énoncées » dans le contrat précité. »

Malheureusement lorsque l'on recherche dans le contrat Limauge les conditions accordées à la Compagnie immobilière, (1) il est aisé de voir que celles-ci sont absolument inacceptables.

En effet la ville aurait non-seulement à faire tous les travaux, mais à payer en outre à la Compagnie immobilière, à raison de 40 fr. le mètre, tous les terrains du bassin de batelage et une bande de 45 mètres le long des quais de l'Escaut. Il est à noter que cette bande serait emprise sur le fleuve, aux frais de la ville et cependant payée à la Compagnie immobilière à laquelle elle ne coûterait rien!

D'après un calcul que nous ne croyons pas exagéré (2),

(1) Voir article 5 du contrat Limauge.
(2) Voir à la fin du rapport.

l'article 5 du contrat Limauge, imposerait à la Ville une dépense de 16 millions de francs, et cela sans aucune compensation pour la plus-value donnée aux terrains avoisinants qui resteraient la propriété de la compagnie Immobilière.

N'avons-nous pas le droit, Messieurs, de dire que l'option en question n'est pas sérieuse et que malgré ce qu'en pensait M. le Ministre des finances, dans sa lettre du 27 Décembre, la Ville n'a aucune raison de s'en réjouir?

Nous n'hésitons pas à affirmer que, *dans ces conditions*, la reprise du bassin de batelage et des quais est absolument impossible.

Les articles 14 et 15 qui terminent la convention ne peuvent donner lieu à aucune objection.

—

Telle est, Messieurs, résumée avec impartialité, la convention qui est soumise à vos délibérations. Nous n'en avons pas dissimulé les côtés qui peuvent prêter à la critique.

Avec sa franchise habituelle, notre honorable Bourgmestre vous l'a dit avant nous : « la convention ne consacre » pas *le nec plus ultra* de nos espérances. »

Nous attendions plus et mieux du Gouvernement du Roi. Nous espérions tout au moins que les finances communales ne seraient pas mises à contribution; il n'en a pas été ainsi.

Mais devant la grandeur du travail qui est sur le point de se faire, Anvers saura, nous n'en doutons point, se résigner à un sacrifice dont elle trouvera la compensation dans la satisfaction du devoir accompli.

Le pays, nous l'espérons, nous tiendra compte de notre coopération dans une œuvre qui est appelée à imprimer un vigoureux essor à sa prospérité.

La majorité de vos Commissions vous convie donc, Messieurs, à donner votre approbation à la convention du 16 Janvier 1874, tout en exprimant l'espoir que le Gouvernement et les Chambres voudront bien tenir compte des observations qu'elle nous a suggérées.

Le rapporteur,
GEORGES GITS,

Le président,
JOSEPH LEFEBVRE,

Les membres,
FERD. VAN DER TAELEN.
J. JOSSON,
I. SEGERS-BAÉE,
AD. VYSSENS,
ED. PULINCKX,
L. ELSKAMP,
ED. VAN PEBORGH,
F. SEGERS,
F. BEX,
E. F. MARKELBACH.

ANNEXE.

Coût approximatif de la reprise proposée à la ville du quai du Sud et du bassin de batelage concédés à la compagnie immobilière (art. 5 du contrat).

A. *Bassin de Batelage* (4 hectares de superficie d'eau.)	
1° Coût de 40,000 mètres carré à 40 fr. le mètre carré (1) fr.	1,600,000.—
2° Pour arriver à 1200 m. courants de quai, le bassin devait avoir 433m × 75. Le mètre courant de quai est évalué à 1200 fr. (côte O) soit 1200 × 1200 ci fr.	1,440,000.—
3° Déblai de la terre du bassin et transport en arrière du mur de l'Escaut : 260,000 m. cubes à fr. 2 fr.	520,000.—
4° Écluse à sas, les musoirs et le canal d'accession étant compris dans le coût du mur . . . . . . fr.	1,000,000.—
B. *Murs de quai à l'Escaut* (1200 mètres courants).	
1° Terrain 1200m sur 45 de large = 54,000 m. carrés à 40 fr.	2,160,000.—
2° Mur de quai 1200m évalués à 6000 fr. le m. courant, fr.	7,200,000.—
3° Remblai 360,000 m. cubes à 2 fr. . . . . . fr.	720,000.—
4° Pieux de garde et d'amarrage . . . . . . fr.	50,000.—
5° Pavage 1200m × 5 = 6000 m. carrés à fr. 10. fr.	60,000.—
fr.	14,750,000.—
Pour frais généraux et imprévus (pour les deux objets . . . . fr.	1,250,000.—
Coût total appr. fr.	16·000,000.—
soit à 4 ½ % un intérêt annuel à recouvrer : *au moyen des droits à percevoir* de . . . . . fr.	720,000.—

plus les frais généraux d'exploitation, l'entretien, etc.

N.-B. Dans les prix ci-dessus n'est pas compris l'outillage dont la dépense sera importante.

(1) (2) Il y a donc à payer à la compagnie immobilière la somme de *trois millions sept cent soixante mille francs* pour laquelle elle ne cède que 40,000 m. carrés, à prélever sur 89 hectares qu'elle achète de l'État au prix total de 14 millions de francs. Le surplus du terrain serait conquis sur le lit du fleuve, *aux frais exclusif de la ville*, donc :

980,000 mètres coûtent à la cie : 14 millions ou 14.30 fr. le mètre.
40,000 mètres rapporteraient à la cie : 3,760,000 fr.; ou 94.— » »

Bénéfice par mètre. 79.70 fr.

Installations Maritimes du Port d'Anvers.

XXIII.

CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE D'ANVERS.

DISCUSSION.

Séance du 20 Janvier 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Établissements maritimes. — Reconstruction des quais. — Convention avec l'État.

M. LE BOURGMESTRE. Le premier objet à l'ordre du jour est la question de la rectification des quais de l'Escaut au sujet de laquelle une convention provisoire est intervenue.

Messieurs, le Collège échevinal et le Gouvernement ont signé, le 16 Janvier, sous réserve de l'approbation respective du Conseil communal et des Chambres, une convention pour assurer l'exécution des travaux maritimes qui permettront au port d'Anvers de répondre, comme ses ports concurrents, aux nécessités nouvelles, créées par les progrès et les transformations subies de nos jours par le commerce et la navigation.

Le commerce ne restant jamais stationnaire, nous avons compris, avec la population, que le marché et le port d'Anvers approchaient d'une crise à laquelle il fallait une prompte solution.

Déchoir ou monter, telle était l'alternative.

Dés le premier jour de notre arrivée à cette place, nous n'avons rien négligé, ni travail, ni activité, ni temps, ni patience, pour amener la meilleure solution possible pour les intérêts de la ville et pour les intérêts généraux du pays.

Nous attribuons à l'esprit gouvernemental qui nous a toujours guidé les conditions successivement meilleures que nous avons obtenues dans la négociation que nous soumettons à votre approbation.

Lorsque, le 2 Septembre 1872, nous avons pris possession du pouvoir communal, nous nous sommes empressés d'aller au devant de l'appréciation publique en exposant de quelle façon nous comprenions l'accomplissement de la mission qui nous était confiée par le corps électoral.

Nous avons dit ;

« Dépositaires des pouvoirs publics, nous serons des
» administrateurs avant d'être des hommes politiques.

» Nous apporterons un soin scrupuleux, non-seulement à
» l'examen de tous les intérêts particuliers qui s'adresseront
» à nous, mais notre premier souci sera de rétablir les
» meilleurs rapports administratifs avec tous les collèges
» qui, comme nous, ont la charge des intérêts publics.

» Nous n'hésiterons point à nous mettre à la disposition
» du Gouvernement du Roi pour, de concert avec lui, re-
» chercher les meilleures solutions à toutes les questions
» qui, dans Anvers, ont souvent un double caractère :
» celui de l'intérêt local et celui de l'intérêt national. »

Fidèles à cette règle de conduite, nous avons fait notre devoir le mieux qu'il nous a été possible.

Nous ne vous présentons point une convention qui consacre le nec plus ultra de nos espérances; mais telle qu'elle est, nous nourrissons l'espoir que notre postérité ne la trouvera pas indigne de figurer à côté de la convention du 12 Mai 1863 qui, en consacrant à jamais la liberté de l'Escaut, a donné à la richesse publique de la Belgique et à la prospérité d'Anvers une base indestructible. (*Applaudissements.*)

Sans aucun doute, l'honorable Ministre des finances aura fait connaître à la Chambre que notre négociation avec l'Etat a eu plusieurs phases. Ce n'est pas d'emblée que les droits de la ville d'Anvers ont été admis ni que ses intérêts financiers ont été sauvegardés.

Le Gouvernement a enfin reconnu que nous défendions un intérêt public de la plus haute importance en demandant le maintien de l'autonomie de la commune sur la rive droite de l'Escaut et en veillant au maintien de l'équilibre du budget de la ville d'Anvers. Sans avoir intégralement obtenu l'objet de nos dernières propositions, nous en avons cependant accepté d'autres parce que nous les avons trouvées conformes à l'honneur et aux intérêts d'Anvers. (*Applaudissements.*)

Je vais avoir l'honneur de vous donner lecture de la convention que nous avons signée. Vous remarquerez surtout, Messieurs, que le danger de voir enlever à la ville

d'Anvers la possession de ses quais, a été écarté, et que les droits de propriété sont complétement réservés.

Voici le texte de la convention : (*Voir page* 17).

M. GITS. — Dans l'exposé que vous avez bien voulu nous faire, Monsieur le Bourgmestre, vous venez de dire que, dans le cours de longues négociations, le Collége est parvenu, pas à pas, à obtenir les conditions aujourd'hui souscrites. Il importe, je crois, que le public soit initié dans toutes les phases que la question à parcouru. Depuis quelque temps il circule à ce sujet des bruits, à la suite desquels j'exprime le désir de voir préciser certains faits. Je propose, par conséquent, de publier dans les deux langues la correspondance à laquelle la convention a donné lieu entre le Gouvernement et le Collége échevinal, ou, tout au moins, un résumé très-complet de cette correspondance. Le public saura ainsi exactement à quoi s'en tenir. Un exemplaire de ce qui serait imprimé pourrait être remis à la presse.

M. le BOURGMESTRE. — La proposition de M. Gits est-elle appuyée? (*Oui, oui.*) Je dois faire remarquer cependant que la traduction de toutes les lettres qui ont été échangées sur la question qui nous occupe, prendrait nécessairement beaucoup de temps. La correspondance a eu lieu en français. Ne pourrions-nous pas, pour cette fois et vu l'urgence, nous borner à l'impression des pièces en une seule langue? Veuillez remarquer, Messieurs, que je ne fais cette contre-proposition qu'à l'effet de gagner du temps. Il est à remarquer que nous ne disposons, pour mener à fin la question qui nous occupe, que d'un nombre de jours relativement réduit.

M. GITS. — On pourrait déjà commencer l'impression du texte français. La traduction peut se faire par plusieurs traducteurs. Notre population flamande a le droit d'exiger que nous la renseignions d'une manière détaillée au sujet de tout ce qui concerne cette importante question. Je désire une traduction officielle, pour éviter que le texte flamand ne soit inexact ou incomplet. Dans une traduction qui serait faite en dehors du contrôle administratif, on ne rendrait peut-être pas d'une manière tout à fait correcte le sens ou l'idée de certains paragraphes.

M. le BOURGMESTRE. — Ne pensez-vous pas que la presse flamande s'acquittera convenablement du soin de porter à la connaissance du public les documents publiés en français? Je le répète, si j'insiste sur ce point, c'est pour aller vite en besogne. Le délai contractuel est d'un mois seulement.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Il serait très-difficile de publier endéans le mois, dans les deux langues, la correspondance dont il s'agit; j'insiste cependant sur cette publication; qu'on la fasse dans le plus court délai possible. En tout état de cause, il faudra faire une traduction officielle, attendu que les documents en question devront être reproduits par le *Bulletin communal.*

M. le BOURGMESTRE. — Ainsi compris, je n'ai aucune objection contre la proposition de M. Gits. Le Collége y donnera suite.

M. GITS. — Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de donner connaissance, dès aujourd'hui, de certains passages de la correspondance, afin d'éclaircir déjà un ou deux points? Il y a, notamment, les passages concernant la démolition des fronts intérieurs de la citadelle du Nord et la non-création d'une ville maritime sur l'autre rive. Ces deux objets ont fortement occupé le public.

M. le BOURGMESTRE. — Comme vient de le dire fort bien M. Gits, une des questions qui ont le plus préoccupé le public est celle du projet, attribué à une société quelconque, de vouloir créer, sur la rive gauche de l'Escaut, une ville dont notre port aurait pu avoir à souffrir une concurrence désastreuse. Dès nos premier entretiens avec M. le ministre, nous avons parlé de ce projet, pour déclarer que nous nous serions opposés de toutes nos forces à sa réalisation. Je m'empresse d'ajouter qu'à notre deuxième ou troisième entrevue, M. le Ministre des finances nous a dit qu'il prenait pour point de départ l'abandon complet du projet dont il s'agit. Ce projet, nous déclarait-il, est abandonné complétement; on n'y songe plus; il n'en peut plus être question. Je me rappelle, à peu près textuellement, les termes dans lesquels s'exprimait M. le Ministre. C'est ainsi qu'il disait : « Pour dégager nos négociations de toute équi-
» voque, et pour que vous n'ayez plus aucune arrière-
» pensée quant à mes intentions au sujet de la construc-
» tion d'établissements maritimes sur la rive gauche, je
» vous déclare que j'y ai complètement renoncé. Dans ma
» carrière parlementaire et politique, j'ai souvent lutté
» contre la majorité. Je n'ai jamais lutté contre l'unanimité
» et je suis convaincu aujourd'hui que la quasi-unanimité
» de votre population est contraire à la construction d'éta-
» blissements sur la rive gauche. »

Pour satisfaire à la demande de M. Gits, je donnerai lecture du passage suivant d'une lettre de M. le Ministre des finances, adressée à notre Collége, sous la date du 27 Décembre et reçue à l'hôtel de ville le 28 :

» Pour l'extension des établissements maritimes, je me
« suis expliqué très-franchement. C'est au Nord, sur la
» rive droite et non ailleurs, que cette extension doit avoir
» lieu. Il faut un plan d'ensemble et d'avenir à exécuter
» successivement selon les besoins de l'augmentation des
» affaires; je n'ai exclu aucune combinaison; j'ai dit que,
» selon ma conviction personnelle, les fronts intérieurs de
» la citadelle doivent disparaître et que les terrains qui ne
» seraient plus nécessaires au génie militaire devront être
» affectés à une destination commerciale, en conservant
» toutefois la batterie de côte, indispensable pour défendre
» la ville et la rade; j'ai même indiqué une idée nouvelle
» qui vous a paru digne d'examen et qui consiste à placer
» isolément le pétrole (bassin et magasins) dans le polder
» d'Austruweel au delà de l'enceinte.

» Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque pos-
» sible sur nos intentions, je déclare de nouveau que le
» cabinet approuvera, pour l'extension successive des
» établissements maritimes du Nord, le plan qui sera
» reconnu le plus avantageux pour les intérêts commer-
» ciaux et qu'il admet notamment dès aujourd'hui que la
» suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse
» partie de ce plan et que les terrains militaires qui, par
» suite de cette suppression, deviendraient disponibles,
» soient cédés à la ville à des conditions équitables. »

Voilà une déclaration aussi formelle que possible et qui ne saurait plus laisser exister l'ombre d'un doute.

M. GITS. La lettre, dont vous venez de nous lire un passage, monsieur le Bourgmestre, est datée...

M. le BOURGMESTRE.—Du 27 Décembre. Le lendemain, 28, elle a été reçue à l'hôtel de ville. M. Gits a-t-il d'autres explications à demander?

M. GITS. — Non. J'ai mes apaisements.

M. DE WINTER. — Messieurs, j'ai vu dans différentes feuilles cléricales que c'est grâce à l'influence des représentants de notre arrondissement que le Ministre a accordé à notre ville des conditions soi-disant favorables ; que, sans leur intervention, Anvers n'aurait pour ainsi dire pas obtenu satisfaction à ses demandes légitimes ; et que même les négociations, d'après eux, rompues, n'ont été reprises que grâce à cette même intervention ; que nos concitoyens doivent à eux seuls de la reconnaissance pour la solution de cette question si importante pour notre ville, — bien que jamais ils n'aient pris dans la Chambre la défense de ses intérêts, ni même demandé dans le dernier emprunt fait par le Gouvernement, la plus petite part pour Anvers — ; conséquemment, que notre honorable Collége n'est pour rien, ou du moins pour très-peu de chose, dans la solution de cette question.

Bien que pour moi ce soient là des contre-vérités, il me serait cependant agréable de recevoir de notre honorable Bourgmsstre quelques explications à ce sujet, et notamment sur les points suivants :

1° Quelle est la part d'intervention des représentants de notre arrondissement dans cette question?

2° Les négociations avec le Ministre ont-elles été rompues et, dans l'affirmative, est-ce grâce au bienveillant concours de ces Messieurs qu'elles ont pu être reprises?

Je ne pense pas que notre honorable Bourgmestre verra un inconvénient à répondre à ces questions, qui intéressent à un si haut degré notre population.

M. le BOURGMESTRE. Ma réponse pourra être fort brève. L'interpellation de notre collègue embrasse deux questions. Il demande d'abord quelle part a été prise par MM. les représentants et sénateurs de l'arrondissement d'Anvers aux négociations qui viennent d'aboutir. Dans notre conviction intime, cette part à été négative et complétement nulle. Rien ne nous fait croire, rien ne nous fait supposer qu'ils soient intervenus d'une manière quelconque dans les négociations. Pendant les quatre ou cinq mois que celles-ci ont duré, les noms de MM. les représentants et sénateurs de l'arrondissement n'ont pas même été prononcés dans les entrevues que nous avons eues avec le Gouvernement. Il n'y a pas été fait non plus la moindre allusion à leurs personnes. C'est à la dernière entrevue, celle du 16 Janvier, qui s'est prolongée de 10 heures et quart du matin jusqu'à 4 heures de relevée, que le coup décisif a été donné. Aucun de nous ne savait quelle devait être l'issue de cette audience. Les conditions restaient à débattre. Après de longues discussions, l'accord s'est établie sur les bases de la convention dont nous venons de donner connaissance au Conseil. Je serais donc curieux de savoir l'influence que MM. les représentants et sénateurs de l'arrondissement auraient exercée sur le résultat auquel nous venons d'aboutir. Non, je le répète, pour autant que nous sachions et que nous ayions pu constater, leur intervention dans ces négociations capitales a été complétement, absolument nulle. Voilà pour le premier point.

Quant au second, je puis m'exprimer encore plus catégoriquement, si c'est possible. Je déclare hautement, de la manière la plus énergique et la plus formelle que les bruits, suivant lesquels les négociations entre le Gouvernement et le Collége auraient été rompues, sont des mensonges. Les négociations ont été laborieuses, difficiles ; parfois elles étaient très-tendues ; mais jamais elles n'ont été rompues ; il n'y a eu d'interruption d'aucune manière. Les deux parties en cause comprenaient qu'il s'agissait des intérêts publics les plus vitaux. Les questions à débattre étaient si importantes ; elles étaient d'une portée si considérable, non-seulement au point de vue du port d'Anvers, mais à celui de tout le pays, que le Gouvernement et le Collége échevinal ne se seraient montrés le dos qu'à la toute dernière extrémité. Je dirai plus. A l'une de nos dernières entrevues et avant de passer à la reprise de l'examen des questions en présence, M. le Ministre des finances me disait, en faisant allusion à certains articles de journaux : Je vous déclare, monsieur le Bourgmestre, que nos rapports n'ont pas été rompus, qu'ils ne le sont pas et qu'ils ne peuvent pas l'être (*Applaudissements.*)

Je crois, Messieurs, avoir suffisamment repondu aux deux questions qui m'ont été adressées par M. De Winter.

M. DE WINTER. — Je remercie notre honorable Bourgmestre des explications qu'il a bien voulu donner, et qui prouvent clairement que c'est à lui seul et à ses honorables collègues, Messieurs les Échevins, qu'Anvers doit la solution de cette grave question, qui fera de notre métropole commerciale une des places les plus importantes de l'Europe. — Le contraire m'eût étonné, et fait même une mauvaise impression sur notre population, qui eût pu craindre de voir se produire, ce que feu Van Ryswyck appelait un tripotage sous la table, ou une deuxième édition de la *gewenschte versmelting*, qui a coûté tant de millions à notre ville, et peut-être aussi une deuxième édition de ce procès scandaleux, dans lequel nous avons vu la somme de cent mille francs attribuée à l'un de MM. les représentants de notre arrondissement.

Les explications de notre honorable Bourgmestre, auront pour résultat de tranquilliser sous ce rapport les esprits et de donner à nos concitoyens l'assurance que si les travaux s'exécutent, ces faits scandaleux, qui marquent dans l'histoire de notre ville, ne se reproduiront plus. Je le remercie donc de nouveau, pour ses explications, et propose au Conseil de voter à notre honorable Collége, au nom de toute la population, nos remercîments pour le zèle et l'activité dont il a fait la preuve pour arriver à la solution de cette question. (*Applaudissements.*)

M. le BOURGMESTRE. — Je crois qu'avant de formuler une pareille proposition, vous auriez agi prudemment en attendant le rapport des Commissions et de la décision du Conseil sur le projet de convention.

M. DE WINTER. — Non. Je maintiens ma proposition. Nous ne pouvons naturellement pas préjuger le résultat à intervenir ; mais il nous est démontré que le Collége a fait tout ce qui est possible pour obtenir les conditions les plus favorables aux intérêts de la ville. Si nous n'avons pas obtenu plus que la convention ne contient, la faute évidemment n'en est pas au Collége.

— La proposition de M. De Winter, tendant à voter des remercîments au Collége, est adoptée par acclamation.

Le projet de convention est ensuite renvoyée aux Commissions réunies des finances, du commerce et des travaux.

Séance du 20 Février 1874.

PRÉSIDENCE DE LÉOPOLD DE WAEL, Bourgmestre.

Établissements maritimes. — Rectification des quais de l'Escaut. — Transformation de la citadelle du Sud.

M. le BOURGMESTRE. — Le premier objet à l'ordre du jour de notre séance est la convention provisoire, intervenue entre l'Etat et le Collége échevinal, au sujet de la rectification et de la reconstruction des quais de l'Escaut. Avant de prier M. Gits de donner lecture du rapport sur cette importante question, je demanderai à pouvoir vous faire connaître les trois requêtes qui viennent de nous être adressées. Elles se rattachent directement à l'objet sur lequel nous avons à délibérer. Il y a même quatre requêtes; la dernière vient de m'être remise à l'instant même. Je vous en parlerai tout à l'heure. Les requêtes dont il s'agit devant faire partie de la discussion, il sera nécessaire d'en donner lecture. La première émane de la *Société commerciale, industrielle et maritime*. Voici ce qu'elle contient :

Anvers, 11 Février 1874.

A Messieurs les Président et Membres du Conseil communal.

MESSIEURS,

La *Société commerciale, industrielle et maritime* d'Anvers, fidèle à sa mission, a examiné et discuté les conventions conclues le mois dernier au sujet de divers travaux maritimes.

Après avoir voté, avec quelques amendements le rapport de sa commission spéciale, l'assemblée générale a chargé la direction de vous transmettre l'appréciation de la société au sujet des dites conventions.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de vous communiquer ci-joint, en vertu de cette résolution, le texte des observations de la société tel qu'il a été arrêté par l'assemblée et nous prenons la liberté de les signaler à votre sérieuse attention.

Veuillez, Messieurs, agréer l'assurance de notre considération très-distinguée.

Au nom de la société :

Le secrétaire, C. WILLAERT.

Le président, A. CATEAUX.

Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers.

Conventions du 10 et du 16 Janvier 1874.

Rapport de la commission présenté en assemblée générale du 4 Février.

MESSIEURS,

Par résolution prise en assemblée générale du 23 Janvier, vous nous avez renvoyé pour examen et rapport les conventions conclues entre le Gouvernement et la ville d'une part, entre le Gouvernement et la Société immobilière de Belgique d'autre part, pour l'exécution de divers travaux maritimes.

Nous nous sommes attachés à faire une étude minutieuse de ces actes, considérés tant au point de vue de leur ensemble que des dispositions spéciales qu'ils contiennent. A cet effet, nous avons pris connaissance, tant des pièces qui accompagnent le projet de loi portant approbation desdites conventions, que de la correspondance échangée entre le Collége échevinal d'Anvers et M. le Ministre des finances.

Nous remarquons tout d'abord que les conventions dont s'agit sont loin d'être aussi favorables à la ville d'Anvers que nous aurions pu légitimement l'espérer.

En premier lieu, il nous paraît regrettable que le délai donné à la ville pour se prononcer, soit limité à un mois, et que les conventions ne soient accompagnées d'aucun plan ni devis. Il nous semble en résulter que l'appréciation ne saurait être ni aussi mûrie ni aussi décisive, qu'elle devrait l'être lorsqu'il s'agit d'un sujet de cette importance et, nous pourrons le dire, de cette gravité.

Nous n'avons, non plus, pu nous empêcher d'éprouver un vif étonnement en voyant que bien des points ont été résolus sans que la ville d'Anvers ait été consultée et que, sous bien des rapports, ses intérêts et ses droits aient été méconnus par le Gouvernement dans les deux conventions qui nous occupent.

C'est ainsi, par exemple, que nous avons vu, comme il vous sera exposé plus loin, le Gouvernement vouloir revendiquer la propriété des quais, dont la ville a eu jusqu'ici la paisible possession; c'est ainsi que, modifiant du tout au tout la convention Strousberg, la citadelle du Sud est rétrocédée à une société particulière, sans qu'il ait été donné à la ville une option de reprendre ces terrains; c'est ainsi encore que des travaux, dont il sera parlé ci-après, sont convenus sans que la villle, partie fortement intéressée, ait été préalablement entendue ou consultée; c'est ainsi surtout que dans les questions de tarifs, on tend à introduire un système qui consisterait à mettre la ville à la discrétion du nouveau concessionnaire de la citadelle du Sud.

Les exigences excessives du Gouvernement, nous ont fait, Messieurs, une impression pénible, que vous partagerez, nous en avons la conviction.

Abordant le détail des conventions, nous sommes unanimes, Messieurs, à signaler à votre attention, les observations suivantes :

Convention entre le Gouvernement et la ville d'Anvers.

L'art 1r porte que sur une longueur de 1000 mètres du quai rectifié, entre l'écluse du Kattendijk et la batterie Saint-Michel, après enlèvement du Werf (Tête de la Grue), il y aura un mouillage suffisant à marée basse pour les plus grands navires, mais que « *le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.* »

Nous sommes d'avis qu'un minimum de mouillage devrait être stipulé le long de ces sections et nous voudrions le voir fixer de 6 à 7 mètres.

Quant à l'alignement, votre Commission devrait le connaître pour se prononcer sur sa valeur. Il nous semble

toutefois désirable de diminuer le moins possible la largeur de l'Escaut, et de se rapprocher, du plan de 1870, approuvé par tous les hommes compétents qui ont été consultés.

Nous croyons également que pour toutes les questions laissées ouvertes, il conviendrait que la ville eût tout au moins voix délibérative, au lieu de n'avoir qu'un simple avis à émettre.

L'article 2 soulève la question de la propriété des quais; après lecture attentive et discussion de l'arrêté royal du 20 Avril 1819, votre Commission estime que le Gouvernement aurait mauvaise grâce à provoquer un conflit éventuel au sujet de la propriété des quais et que, si pareil conflit devait surgir, il serait du devoir du Conseil communal de résister par toutes voies, même les plus énergiques à la prétention de l'Etat.

L'article 5 traite de l'installation des voies ferrées. Votre commission admet sans difficulté que l'Etat tienne à posséder le monopole des transports de marchandises sur les quais; quant au tramway de voyageurs, conséquents avec notre principe, d'après lequel les quais appartiennent et continueront d'appartenir à la ville, nous voulons réserver à celle-ci le droit de concéder un tramway pour voyageurs, raccordé aux lignes de tramway déjà existantes.

A l'art. 6, qui énonce la répartition des bénéfices, votre Commission croit qu'il y a lieu à une modification radicale. Pourquoi, Messieurs, l'Etat partagerait-il le bénéfice avec la ville? En premier lieu, le nouveau quai ne sera que le remplacement du quai existant; ensuite le système du remboursement ou des redevances serait ici appliqué précisément pour un travail d'utilité nationale bien plus caractérisé que ceux qui ont été faits dans d'autres localités, sans leur imposer le sacrifice d'une partie de leurs revenus; d'un autre côté, la ville perdra éventuellement le produit des canaux et indubitablement celui des steamers et voiliers qui aujourd'hui entrent dans ses bassins, — tandis que l'Etat sera suffisamment rémunéré par l'accroissement du mouvement maritime de notre port. Tous ces motifs nous déterminent à conclure que, de même qu'elle doit revendiquer la propriété des quais, la ville doit repousser le partage des recettes à y prélever, d'autant plus que leur outillage sera à ses frais exclusifs.

Notre résolution, quant à l'art. 6, a pour conséquence que nous n'avons plus eu à nous occuper des art. 7 et 8, relatifs au même objet.

L'art. 9 de la convention stipule au profit de l'État un droit absolu sur les tarifs, qui nous a paru exorbitant. Pour faire ressortir d'une part la rigueur du procédé dont on use vis à vis de notre métropole, et de l'autre la bienveillance extrême du Gouvernement vis à vis de la *Société immobilière*, rapprochons le texte de cet art. 9 du § 5 *in fine* de l'art. 1r de la convention du 10 Janvier 1874 entre M. le Ministre des finances et la Cº immobilière.

Art. 9. Tous les réglements et tarifs concernant la gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.

En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois d'avance à la ville.

Art. 1er § 5. Les droits de navigation, tels qu'ils sont fixés par le réglement approuvé par l'arrêté royal du 21 Juillet 1863, seront perçus par et au profit du concessionnaire, tant pour les navires abordant au quai que pour ceux qui chargeraient ou déchargeraient en rade devant le quai de la citadelle.

Les tarifs pour la perception d'autres taxes seront soumis à l'approbation préalable du Gouvernement, qui devra se prononcer dans les trois mois.

Le tarif une fois arrêté ne pourra être réduit que du consentement du concessionnaire, et ce tarif devra être appliqué d'une manière uniforme pour tous les navires abordant au quai à l'Escaut, depuis l'écluse du Kattendijk jusqu'à l'extrémité amont du quai de la citadelle.

Il résulte de la comparaison de ces deux dispositions :

1º Que tandis que l'État se réserve le droit d'imposer à la ville d'Anvers l'abaissement de ses tarifs, et ce sous simple préavis de 3 mois, il admet que ce soit la *Société immobilière* qui propose ses tarifs à l'approbation du Gouvernement et celui-ci s'interdit de les abaisser sans le consentement de la société.

2º Comme ce tarif ainsi défini entre l'État et la *Société immobilière* devra être appliqué d'une manière uniforme pour tous les navires abordant à quai depuis l'écluse du Kattendijk jusqu'à l'extrémité amont du quai de la citadelle, il en résulte, en dernière analyse, que la *Société immobilière* pourra devenir l'arbitre des tarifs même sur les quais de la ville d'Anvers, alors que celle-ci n'aura d'autre alternative que d'enregistrer les volontés de la société approuvées par le Gouvernement.

Il nous a paru superflu d'insister plus longuement sur une disposition aussi exorbitante : tout commentaire serait inutile.

Les art. 10 et 11 tombent, selon nous, devant les considérations que nous venons d'exprimer.

L'art. 12 parle du comblement des canaux et l'art. 13 prévoit leur remplacement par un bassin de batelage. Nous examinerons cette question en même temps que les passages de la 2me convention qui s'y rapportent.

Nous ne voyons, ni dans la convention, ni dans l'exposé des motifs aucune disposition fixant la largeur des nouveaux quais, aucun article stipulant un délai pour le complet achèvement des travaux proposés.

Nous croyons que cette omission devrait être réparée, et que la largeur des nouveaux quais devrait être nettement définie, à un minimum de 60 mètres, par exemple. Quant au parachèvement des travaux, nous croyons indispensable que le Gouvernement s'engage à le faire dans un délai certain, que nous voudrions voir établir à 5 ans au maximum.

Convention entre l'État et la Société immobilière de Belgique.

Bien que conclue séparément, cette convention est, en fait, liée à la précédente, comme il résulte de divers articles que nous aurons l'occasion d'y relever.

Nous constatons d'abord que le projet primitif du docteur Strousberg, qui transformait la citadelle en établissements maritimes, a fait place à une spéculation immobilière ; nous avons déjà dit que nous avons été surpris de voir que l'option de cette entreprise n'avait pas été offerte à la ville, mais ce qui nous a surpris plus encore, c'est qu'il lui a été seulement laissé

l'option de la création et de l'exploitation du quai et du bassin de batelage, qui mettraient à charge de la ville des dépenses considérables, alors que la société propriétaire des terrains, recueillerait seule les avantages à résulter de ces travaux dispendieux.

En effet, la construction du quai et du bassin de batelage forment la partie onéreuse de l'opération concertée entre l'État et la *Société immobilière*, et ce sont ces travaux coûteux dont l'État propose l'option, comme une faveur spéciale, à la ville d'Anvers, laquelle aura en outre à bonifier à la société concessionnaire le terrain du bassin à construire, au prix rémunérateur de fr. 40, tandis que celle-ci bénéficierait seule de la plus value résultant des lourds sacrifices que la ville aurait à s'imposer.

Votre commission pense que dans les conditions où la rétrocession de la citadelle du Sud se fait aujourd'hui (abstraction faite du pont sur l'Escaut), la ville d'Anvers aurait profité de l'option de tous les terrains, immeubles et dépendances de la citadelle du Sud, si elle lui eût été offerte, et nous croyons que, fallût-il pour l'obtenir faire un sacrifice, elle devrait encore la demander.

En ce qui concerne le pont sur l'Escaut, dont parle l'art. 1er § 5, votre Commission constate que ce point ne figurait pas dans la convention de 1869: elle est d'avis qu'il est inutile, qu'il pourrait causer l'ensablement de la rade, et qu'il sera en tout cas une entrave si pas un danger pour la navigation.

Pour justifier nos craintes à ce sujet, il nous suffira de relever dans l'art. 1r (page 25) que la Société immobilière prévoit des *affouillements, ensablements ou autres détériorations par le fait* de la construction du mur de quai à la citadelle. Dès lors, que ne faut-il pas redouter de la construction d'un pont? Aussi votre commission croit devoir émettre le vœu que ce pont ne soit pas construit et elle vous propose d'engager l'Administration communale à ne négliger aucun effort pour en empêcher l'édification.

Nous avons trouvé étrange que la construction du bassin de batelage soit facultative pour le concessionnaire, dans le cas où la suppression des canaux ne serait pas décidée endéans six mois, et non moins étrange que cette construction éventuelle ne soit l'objet d'aucune clause pénale vis à vis de la société, au cas où elle resterait en défaut. Nous cherchons en vain à nous rendre compte de la précipitation qu'on semble vouloir imposer à la ville et qui jointe à la rigueur de diverses dispositions, contraste singulièrement avec les faveurs accordées au concessionnaire.

Nous trouvons l'exemple le plus frappant de ces faveurs dans ce fait, sur lequel nous avons déjà insisté, que, tandis que le Gouvernement se réserve le droit d'abaisser les tarifs de la ville (dont l'initiative à cet égard ne saurait être contestée en principe) et bien que le tarif doit s'appliquer d'une manière uniforme pour tous les quais de l'Escaut, aucune réduction ne pourra avoir lieu sans le consentement du concessionnaire. C'est donc celui-ci qui déciderait en dernier ressort, et Gouvernement, ville, commerce, industrie, navigation n'auraient qu'à s'incliner devant les volontés d'une société particulière. C'est là, Messieurs, un des points les plus graves de la 2me convention.

Il nous reste à protester contre tout monopole éventuel de la société concessionnaire pour la manutention des marchandises aux quais et au bassin de batelage, et tout au moins, à réclamer à cet égard une clause précise et catégorique dans la convention entre le Gouvernement et le concessionnaire.

Constatons encore une faveur exceptionnelle accordée à celui-ci et qui constitue une véritable abdication des droits de l'État et de la ville d'Anvers. L'art. 1 § 5 n° 10 dispose que le concessionnaire de la citadelle du Sud percevra les droits de navigation, tant pour les navires abordant au quai que pour ceux qui chargeraient ou déchargeraient *en rade devant le quai de la citadelle*. Pourquoi la société jouirait-elle de ce droit pour les navires chargeant et déchargeant *en rade?* C'est là une faveur que rien ne justifie et qui causerait à la ville d'Anvers un grave préjudice.

Après avoir, Messieurs, apprécié la conduite du Gouvernement, l'impartialité nous commande de constater que le Collège échevinal a fait tout ce qui était possible pour obtenir de meilleures conditions; nous croyons ne pouvoir nous dispenser de lui rendre justice à cet égard et nous engageons le Conseil communal à persévérer dans la voie première suivie par le Collège, pendant ses longues et pénibles négociations avec M. le ministre des finances.

Il résulte, Messieurs, des considérations qui précèdent que, pour répondre à nos vœux, les conventions devraient être modifiées tant au fond qu'en la forme et à ces fins, nous nous proposons, si vous partagez notre manière de voir, de charger la direction de transmettre, au nom de l'assemblée, nos observations au Conseil communal et aux Chambres législatives.

Ainsi arrêté en assemblées générales des 4 et 6 Février 1874.

Les membres,	*Le président,*
(*signé*) H. Randaxhe,	(*signé*) A. Cateaux.
C. Willaert,	*Le rapporteur,*
A. Smeyers.	(*signé*) L. Huigens.

La seconde requête, émanant de la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen*, est conçue comme suit:

Anvers, le 27 Janvier 1874.

A Messieurs le Président et Membres du Conseil Communal,

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre honorée lettre du 19 de ce mois, et nous prenons par la présente la respectueuse liberté de soumettre à votre examen attentif quelques considérations relatives à la convention du 16 Janvier, dont votre Conseil va à avoir à s'occuper et que nous croyons, Messieurs, de notre devoir de vous exposer, en notre qualité d'habitants du port et de patriciens quelque peu expérimentés en ce qui concerne le cours du fleuve et les conditions de navigabilité de la rade. Notre unique but est de contribuer dans la mesure de nos connaissances à élucider le triple problème *de la rectification des quais, de l'appropriation de la citadelle du Sud, et du pont sur l'Escaut.*

Il nous parait oiseux. Messieurs, de justifier de nos principes pour être à l'abri de tout soupçon d'hostilité à l'égard des mandataires de la commune. Nous croyons du reste, qu'il y a lieu de soumettre une question aussi grave de soumettre au creuset de toutes les opinions et notamment à celui de la pratique ; nous nous fondons, d'ailleurs, pour cette intervention officieuse sur l'appel qu'a fait l'honorable Bourgmestre, dans son discours d'inauguration comme premier magistrat de la cité.

Le projet dont il s'agit, Messieurs, doit décider de l'avenir du port et des destinées commerciales du pays ; dès lors il n'est pas de trop, à notre avis, que les gens du métier émettent leur appréciation.

Loin de nous la pensée de vouloir jeter le trouble dans la population d'Anvers, si prompte à s'alarmer ; nous voulons, au contraire, par un examen judicieux de toutes les questions qui se rattachent au projet, contribuer à calmer l'incertitude, à apaiser les craintes, dissiper les doutes que provoquent naturellement les questions où sont engagés des intérêts aussi nombreux et aussi vivaces.

Nous nous croyons même spécialement appelés à faire entendre notre voix, en présence de la diversité des opinions émises par les autorités consultées, et du rapport de vos Commissions des finances, des travaux et du commerce, d'où résulte le plus singulier désaccord dans les modes de redressement des quais du fleuve. C'est ainsi que treize membres de votre Conseil ont signé le dit rapport (du 26 Mars 1873) et que le Conseil avec eux a approuvé la rectification de la ligne des quais, *par une emprise sur la ville*, condamnant à la démolition une rangée de maisons le long de la rade, alors que le projet d'aujourd'hui a pour système l'élargissement des quais *par une emprise sur le fleuve*.

Ces deux systèmes, DIAMÉTRALEMENT OPPOSÉS, établissent suffisamment le labyrinthe d'indécisions dans lequel ont *erré* ceux même qui ont été préposés à l'étude et à l'examen d'un seul des points du travail d'ensemble : *l'élargissement des quais*.

Dans l'étude de cette question nous sommes partis d'un point de vue bien déterminé : celui d'examiner s'il y a nécessité réelle, impérieuse, d'élargir ces quais, à seule fin de faciliter le chargement et le déchargement des bateaux à vapeur qui viennent s'y amarrer dans leurs voyages périodiques, et si le sacrifice immense que requiert la construction de nouveaux quais est réellement compensé par le produit des taxes dont sont frappés ces navires.

Tout d'abord il nous a paru que ce n'est pas tant le chiffre de la dépense qu'il faut envisager, que son utilité et son résultat, tout travail stérile constituant une dilapidation des deniers publics.

Nous avons donc recherché, si tant est qu'il faille un nouvel et meilleur emplacement pour l'abordage des *steamers*, s'il n'en existait pas dans une autre partie du littoral de l'Escaut (rive droite) qui serait utilisable dans de meilleures conditions, en obviant aux dangers éventuels que peut entraîner le redressement des quais devant la ville au point de vue du *régime du fleuve*.

Comme principe d'économie, il convient de centraliser autant que possible les établissements maritimes dans une même zône, avantageusement situéc pour le trafic des marchandises en déchargement et en transport.

Nous aurons l'honneur de vous présenter, sous peu de jours, un plan avec mémoire exprimant notre manière de voir à ce sujet.

Nous n'avons pas reçu ce plan.

Au premier chef et en principe une emprise sur l'ESCAUT diminuerait considérablement l'aspect majestueux du fleuve ; d'autre part, l'édification de vastes hangars le long de la rade, aurait pour effet certain de former. entre les habitations existantes et les constructions projetées, une espèce de couloir sombre et malpropre dont le canal des Vieux Lions et la Digue de terre donnent un saisissant et triste exemple.

Alors que dans d'autres ports, notamment à Londres, l'on démolit aux prix d'immenses sacrifices les constructions et masures qui bordent la Tamise, et qu'on approprie les quais, en grande partie, en promenade et en jardins, comment s'expliquer qu'à Anvers, l'on s'évertuerait à élever le long du fleuve des bâtiments pour en intercepter la vue et les agréments de la circulation ?

En second lieu, au point de vue fianancier, il nous a semblé que l'opération en elle-même, dépouillée de ses appendices, est tout simplement un prêt ou avance du Gouvernement, dont la ville paierait la rente au moyen de l'abandon partiel du produit des taxes du port.

Ne serait-il pas regrettable à divers titres de voir l'État s'immiscer dans nos affaires communales, comme il en serait par le prélèvement de la part d'impositions que la convention stipule à son profit ? Quand tant d'autres provinces du pays ont été gratifiées de faveurs colossales du Gouvernement, il y avait lieu d'espérer selon nous, que les allocations pour les travaux du port et de la ville d'Anvers seraient obtenues sans redevances d'intérêts, ni de remboursements, d'autant plus que ces travaux doivent être considérés, par le fait de leur destination, comme étant *d'utilité nationale*.

Il faut toujours beaucoup de circonspection dans l'aliénation des ressources d'une ville et l'escompte de l'avenir d'Anvers sur une trop vaste échelle, amènerait infailliblement la perturbation dans ses finances, car chaque époque procrée ses besoins et commande des sacrifices.

Il est impossible, Messieurs, d'entamer ici une dissertation technique du projet qui est soumis à vos délibérations, ni d'examiner les deux autres points : pont sur l'Escaut et appropriation de la citadelle du Sud, qui font partie de la convention soumise à votre assemblée en séance du 20 Janvier dernier.

Qu'il nous soit donc permis d'insister surtout sur la convention même et, sous les réserves qui précèdent, de vous exprimer respectueusement notre vif étonnement de ce qu'elle ait pu être conclue (à titre provisoire il est vrai), sans que le projet de travaux à exécuter et sur lequel cette convention repose, ait été préalablement soumis à l'avis des premiers intéressés, c'est-à-dire, de la population d'Anvers.

Cette convention, Messieurs, serait fictive puisqu'elle

ne serait pas basée sur des plans parfaitement arrêtés. Or, quand il a fallu des années pour résoudre l'édification du moindre monument de notre ville, voire la question de l'emplacement d'une statue, comment peut-on vouloir, par une courte limite de temps, rendre matériellement impossible l'examen de questions aussi multiples que compliquées et en quelque sorte étrangler le débat par un prétexte d'urgence qu'on ne saurait légitimer?

Le but essentiel de la présente requête est donc 1° de vous inviter, Messieurs, à réclamer que les plans soient arrêtés avant toute décision au fond, et exposés sans retard à l'examen du public; 2° d'insister auprès de vous pour que vous réclamiez du Gouvernement un sursis d'au moins trois mois avant de conclure définitivement.

Nous avons la confiance entière que vous daignerez accueillir favorablement notre demande et que vous voudrez, en y faisant droit, prouver une fois de plus votre prudence et votre vive sollicitude pour les intérêts de vos administrés.

Veuillez agréer, etc.

Au nom de la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen.*

Les sécretaires,	*Le président,*
Louis HUIGENS,	J. B. MAAS.
C. ADRIAENSENS.	*Le trésorier,*
(watergeus).	Jos. CLAESSENS.
	Le commissaire,
	P. DE HEEL.

La troisième requête émane de la *Maatschappij van de vereenigde meesters der bouwstielen.*

M. NYSSENS. — Il y a encore une pièce de la société précitée.

M. le BOURGMESTRE. — De la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen?* Oui. Je l'ai annoncé avant de commencer la lecture des pièces.

M. l'Échevin **VAN DER TAELEN.** — Elle est entrée ce soir.

M. le BOURGMESTRE. — Elle m'a été remise à l'ouverture de la séance. Je la lirai tout à l'heure.

Voici, en attendant la requête de la *Maatschappij van de vereenigde meesters der bouwstielen :*

Anvers, 14 Février 1874.

A Messieurs les Président et Membres du Conseil communal d'Anvers.

MESSIEURS,

Nous soussignés, membres de la Société *Vereenigde meesters der bouwstielen,* ayant pris connaissance de la convention conclue entre M. le Ministre des finances et le Collége échevinal de la ville d'Anvers, prenons la liberté d'appeler votre attention sur le choix de l'emplacement à destiner au déchargement des matériaux de construction provenant de Boom, Niel, Hemixem etc.

Aux termes du contrat précité, il sera construit pour les vaisseaux d'intérieur un bassin avec écluses à sas, sur un emplacement à prendre aux environs de l'ancienne citadelle et de l'ancien chantier Cockerill, par conséquent en amont du pont qu'on propose de construire à la hauteur du bassin de natation,

Ce pont, à volée tournante, reposerait, aux termes de la convention, sur deux piliers.

En considération des grands intérêts qui sont en jeu, nous avons jugé convenable de vous soumettre nos idées en ce qui concerne ces deux points.

En premier lieu, nous pensons qu'il est utile d'appeler votre attention sur le pont projeté, lequel, s'il est de niveau avec la ville, entravera considérablement la navigation intérieure.

En second lieu, le bassin avec écluses à sas constitue également une entrave parceque les travaux, si on les exécute, feront courir aux bateliers des dangers, leur occasionneront des pertes de temps et feront hausser le prix du fret.

Il serait bon de prendre en considération que si le batelier devait jeter l'ancre devant le pont en cas de tempête, cet endroit serait le plus difficile et le plus dangereux que présente les eaux navigables devant la ville.

Pour parer à ces divers inconvénients et éviter les dangers signalés, on pourrait, pensons-nous, adopter les mesures suivantes :

1° Construire un pont sur l'Escaut sans piliers, comme celui qu'on construit en ce moment sur la *North-River* pour la réunion des villes de New-York et de Brooklyn. La section centrale de ce pont a une ouverture d'environ 540 mètres et une élévation de 45 au-dessus du niveau de la rivière;

2° Ne construire un bassin qu'à la condition qu'il soit sans écluses à sas;

3° Pour le cas où le pont serait construit au niveau de la ville, ou à une élévation plus grande, on devrait construire un second bassin en aval du pont, également sans écluses à sas, afin que les navires d'intérieur puissent toujours y entrer ou en sortir, quelque soit le niveau de l'eau. Ces deux bassins pourraient à la rigueur être réunis au moyen d'un canal;

4° Au moyen de l'établissement des deux bassins, l'un en amont, l'autre en aval du pont, les navires d'intérieur, en destination d'Anvers, ne seraient plus obligés de passer par le pont;

5° Si l'on ne construit qu'un bassin avec écluses à sas, nous estimons qu'il serait en tous cas utile de le faire précéder d'un bassin ou d'un havre de sureté pour servir, en cas de tempête, de lieu de refuge pour les bateaux d'intérieur; car il est à remarquer que, par la suppression des canaux et autres lieux de mouillage sûrs, qui existent actuellement le long des quais, il n'y a plus d'abris pour ces sortes de vaisseaux.

Au cas où aucune des mesures ci-dessus indiquées ne pourrait être adoptée, nous demandons au moins de conserver à notre usage une partie des quais pour remplacer celle qui disparaîtra par l'exécution des travaux projetés et nous présente en ce moment de grands avantages par ce que les bateliers y abordent, déchargent leur cargaison et repartent sans perte de temps.

Espérant, Messieurs, que vous prendrez ces quelques

lignes en considération, nous vous prions d'agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de l'administration :

Les Secrétaires,	*Le Président,*
C. J. KENNES,	H. WIERTZ.
CH. SELDENSLACH.	

Vous faisiez allusion, monsieur Nyssens, à une lettre...

M. NYSSENS. A une brochure de la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen.*

M. le BOURGMESTRE. — C'est cela. Le Conseil désire-t-il que je donne lecture de cette brochure? On ne saurait s'entourer d'assez de lumière, dans une question de l'importance de celle que nous avons à examiner :

A Messieurs les Présidents et Membres du Conseil communal d'Anvers.

MESSIEURS,

Dans la requête que nous vous avons adressée le 27 Janvier, nous vous exposions nos craintes relativement aux modifications projetées à la rade d'Anvers.

Nous vous disions qu'il fallait marcher avec la prudence que commandent des travaux d'un caractère dangereux, en raison des suites désastreuses qui pourraient résulter de leur exécution ; que cependant, sans repousser toute idée d'améliorations, il était nécessaire de tenir compte de l'état actuel de parfaite navigabilité du fleuve, et de ne pas se hasarder à créer un inconnu plein de périls, sans assurance complète de réussite. Nous ajoutions que, d'accord en cela avec la commission officielle, instituée pour déterminer les améliorations à apporter au littoral de l'Escaut, une emprise sur le fleuve ôterait à celui-ci son caractère grandiose et majestueux. Que s'il y avait le long des quais des constructions, hangars et magasins, ainsi qu'un réseau de lignes ferrées sur lequel circuleraient des locomotives et des trains de marchandises, cela constituerait une servitude qui nuirait considérablement aux propriétés situées le long du port ; enfin, que les conditions de la convention à conclure entre l'État et la ville d'Anvers étaient trop onéreuses et le terme de leur solution beaucoup trop rapproché pour qu'on puisse en faire un examen approfondi.

Nous nous promettions, en outre, de vous transmettre, sous forme de mémoire abrégé nos remarques et nos vues sur le projet soumis à vos délibérations, surtout en ce qui touche à la construction du pont et aux installations maritimes à compléter.

Nous venons accomplir aujourd'hui cette promesse, en vous informant en même temps que nous aurons l'honneur de vous soumettre le plan sur lequel reposent nos études, à la première audience que vous voudrez bien nous accorder.

Loin de nous, Messieurs, nous ne saurions trop vous le répéter, toute pensée hostile et de critique inconsciente. Le travail que nous soumettons à votre appréciation est le fruit de longues études, il établira clairement à vos yeux aussi bien notre désintéressement que notre dévouement à la chose publique. Nous prenons donc la respectueuse liberté d'insister une fois de plus pour vous engager à surseoir de trois mois, au moins, à toute décision qui devra être prise dans la convention à intervenir entre l'Etat belge et votre Administration au sujet des travaux maritimes projetés et nous espérons que vous reconnaîtrez la justesse de cette demande, dictée par la réserve que commandent des actes aussi importants et desquels l'avenir du port d'Anvers et les destinées commerciales du pays sont l'enjeu. Nous traitons d'ailleurs une question purement matérielle, à laquelle il serait imprudent de mêler aucune idée politique.

Quand il s'agit de soutenir l'honneur de la Belgique, toute différence d'opinions s'efface devant l'élan d'un patriotisme pur et sincère et lorsque les intérêts d'Anvers sont menacés, le culte que nous vouons à notre ville natale, le souci de sa grandeur et de sa prospérité l'emportent sur des mesquines luttes de partis.

En présence du peu de temps qui reste, il ne nous est pas possible d'examiner le projet sous toutes les phases diverses qu'il comporte et il nous faut absolument à regret nous borner dans cet exposé aux considérations principales.

D'après les documents qui viennent de voir le jour, les divers rapports sur les travaux maritimes proposés se sont essentiellemennt attachés à rechercher les causes des perturbations que l'on constate dans le régime du fleuve en amont et devant Anvers. Or, il nous a semblée que la cause de ce mal provient de plus haut et qu'il suivre le cours de la rivière depuis son embouchure jusqu'en France; car les atterrissements et les variations qui se produisent dans la passe navigable, notamment devant Anvers, ne résident pas dans la configuration des quais, mais proviennent des divers exutoires opérés pour former des canaux au détriment du lit-mère. — C'est ainsi que les saignées faites à l'Escaut pour la formation du canal de Zelzaete ou de Gand, celui de Heyst ou Knocke et autres canaux, celles pratiquées pour les besoins industriels, l'immense dispersion des eaux sur les rives du fleuve, depuis Lillo jusqu'à la mer et jusqu'à Anvers et plus loin, sur le territoire belge et français, sont les cause premières de la déformation du thalweg, indispensable à la navigation.

C'est l'entretien des berges, c'est le resserrement et l'amélioration des rives, là où il y a déperdition du jusant, qu'il faut opérer de façon à obtenir la circulation du plus grand volume d'eau possible, appelé à creuser naturellement la passe la plus profonde en même temps que la plus large. C'est dans l'étude des données qui précèdent, que réside le problème d'assurer le régime de l'Escaut et d'éviter l'excès des eaux sur certaines parties de son littoral, ainsi que les inondations périodiques dont la ville de Gand a eu tant à souffrir. Ce problème résolu, les eaux du fleuve seront bientôt rentrées dans leur courant naturel et utilitaire, et ne causeront plus de calamités publiques. Le barrage de l'Escaut oriental n'a pas fait ses preuves ni démontré d'une manière assez positive ses effets utiles ou nuisibles.

Ce sont les eaux supérieures, à la marée descendante, qui doivent creuser le thalweg. Pour cela il faut leur conserver le plus d'affluents possibles et n'en permettre le détournement pour quelque cause que ce soit qu'avec une grande prudence et beaucoup de réserve.

Ce qui prouve ce que nous avançons, c'est que c'est aux périodes de pluies que les bancs de sable se dépriment le

plus et que le sillon de la passe atteint sa plus grande profondeur. La navigabilité de la rade d'Anvers ne subsiste qu'à ce prix et les détournements faits à la rivière pour les exutoires sont autant de pertes.

Ce n'est donc pas tant, comme nous le disons plus haut, la forme des quais ni leur redressement devant Anvers seulement qui auront une influence efficace pour l'amélioration de la rade.

Quant aux dérivations en canaux, effluves et saignées faites à la rivière dans son parcours à l'intérieur des terres, qui ont eu leur raison d'être et leur utilité au point de vue industriel, commercial et agronomique et qui ont nécessité d'immenses dépenses dont il serait injuste de ne pas tenir compte, et dont par cela même la suppression ou le retour serait trop préjudiciable à des intérêts nombreux, il faudrait en les conservant, aviser au moyen de donner au bassin hydrographique de l'Escaut, son confluent indispensable pour maintenir, favoriser la passe de navigation. Et sans vouloir empiéter sur le domaine de la science, l'expérience et la pratique, nous suggèrent l'idée d'utiliser d'autres ressources pour obvier au mal latent qui se manifeste. Etant donné comme principe que le plus grand cube d'eau creuse le sillon le plus profond et que l'Escaut a d'innombrables lagunes qui forment autant d'artères de déperdition, c'est donc en ces endroits que doivent être exécutés des travaux pour l'encoffrement plus rapproché des eaux du fleuve et pour obtenir ainsi une chasse ou courant plus rapide.

Cet exposé succinct ne nous permet pas d'entrer dans l'examen détaillé du mode et de la nature des travaux qu'une pareille amélioration commande, notre but étant de poser simplement des jalons ou points de repère pour une étude plus vaste et plus analytique.

Cependant, si votre Conseil croyait qu'une pareille étude lui fut utile, quelques jours de répit nous suffiraient pour produire ce travail.

Le port d'Anvers n'est pas de nature à devoir causer des inquiétudes bien sérieuses actuellement, il n'est pas connu de mémoire d'homme qu'il ait subi des altérations sensibles, et quand on a vu, il y a peu de temps, le *Niagara* jeter l'ancre dans ses eaux, il est téméraire de crier à la nécessité de construire de nouveaux quais sous prétexte d'en approfondir le mouillage.

A part quelques atterrissements inoffensifs, on ne constate que trois bancs véritables dans le bassin fluvial devant la ville ; ce sont celui de la rive gauche au tournant de la Tête de Flandre, en face du musoir des nouveaux bassins ; le second à l'embarcadère de la Tête de Flandre et le troisième formant un embossement en face du canal St-Pierre, qui empêche la navigation en demi-marée pour les navires de fort tonnage. L'existence de ces bancs est le fait même de la topographie bizarre du parcours de la rivière, récélée en amont et en aval entre deux coudes qui occasionnent au jusant des déviations et créent ainsi un sillon d'un côté et une berge de l'autre.

Nous avons été unanimement d'accord avant même de connaître le rapport de votre commission de l'Escaut, à considérer la construction de nouveaux quais, empiétant sur la rivière, comme inutile et même dangereuse et nous avons été très-heureux d'être en parfait accord avec les membres de cette commission et les personnes qui ont été consultées dans l'instruction sur cet objet.

A notre avis, de nouveaux quais construits dans le fleuve, n'auraient d'autre résultat que de former un sillage plus profond du côté de la rive gauche. L'imagination la plus réfléchie recule devant les conséquences graves auxquelles le projet du Gouvernement expose le port d'Anvers, menacé dans son existence, dans sa vitalité.

Il ne nous appartient pas d'être sévère à l'égard des ingénieurs qui ont proposé la rectification de la rade par une emprise sur le fleuve, mais comme le système que nous préconisons et que vos Commissions des travaux, du commerce et des finances admettent avec nous, est l'antithèse du système avancé par le Gouvernement, nous ne pouvons nous dispenser de signaler à l'attention de qui de droit les inconvénients et les dangers qu'il présente.

Quand on a vu s'exécuter le quai du Rhin dans les conditions malheureuses que l'on sait, les musoirs du bassin-sas du Kattendijk, les travaux hydrauliques du Rupel et tant d'autres, on a sujet d'avoir quelque appréhension fondée sur les suites que peuvent avoir les nouveaux travaux gigantesques que l'on projette pour Anvers.

Et sans nous préoccuper du chiffre de la dépense, quel que soit le nombre de millions qu'on y emploiera, nous l'avons dit dans notre requête précédente, nous sommes assez hommes de progrès pour savoir faire des sacrifices, quand ses sacrifices ont un *résultat profitable* et présentent *une sécurité parfaite*. That is the question.

Quiconque connaît le profil de la rivière, doit être pénétré des difficultés énormes qu'on rencontrera dans l'exécution d'un mur de quai, à la distance à laquelle devra être établi pour remplir son but, celui d'élargir d'une notable partie les quais devant la ville. Ce serait sortir du cadre d'un exposé général que de décrire au point de vue technique et de l'art la construction d'aussi vastes travaux en tenant compte des effets des marées, de la profondeur du lit, de la nature du sol et des sérieuses entraves apportées à la navigation, qui en seront le résultat, pendant la période d'exécution.

En résumé, nous différons donc radicalement avec le système du Gouvernement et nous sommes en concordance de manière de voir avec le principe qui a guidé la commission de l'Escaut et celle de votre Conseil, qui condamnent toute emprise et tout avancé fixe dans le fleuve.

La question de l'enlèvement du Werf a été vivement débattue et a eu ses partisans et ses adversaires. Les partisans de la démolition soutiennent que pour obtenir un mouillage suffisant aux bateaux à vapeur, il convient de supprimer la Tête de Grue, afin de permettre au courant son action utile de creusement le long des quais existants. Les membres qui ont soutenu la thèse contraire, déclarent que le maintien du Werf a pour effet salutaire, en dévoyant le courant, d'entretenir une profondeur indispensable au milieu de la rade, par le croisement du chasse marée. Ils ajoutent que si l'on démolisait le Werf, on exposerait les murs du quai actuel à toute l'action destructive de l'eau, et ils redoutent que des affouillements se produiraient, qui mettraient en péril les quais mêmes, la berge formée par l'atterrissement préservant actuellement le pied du mur et la charpente qui le soutient.

Nous ne pouvons entrer dans toutes les considérations ni dans tout le développement des conditions nécessaires au maintien de la navigabilité du port. Vous avez vous-

mêmes, Messieurs, exposé aux Ministres des finances et des travaux publics, dans votre lettre du 26 Avril 1873, vos vues, en déclarant que « l'exécution du plan réduit, » jointe à la mise en exploitation des quais rectifiés de » l'Escaut et à l'outillage perfectionné de l'ensemble de » nos établissements, créerait au port *d'Anvers une situa-* » *tion répondant pour plusieurs années aux besoins du* » *trafic commercial.* »

Or, Messieurs, nous sommes parfaitement de l'avis de votre lettre-rapport du 26 Avril, laquelle est en quelque sorte la clef de voûte du projet que vous ambitionnez pour perfectionner la rade et le port au point de vue commercial.

Nous sommes d'autant plus de votre avis, Messieurs, qu'il faut laisser à l'avenir le soin de nous apprendre les développements progressifs et les améliorations que devra subir notre rade; car nul ne sait aujourd'hui de quelle forme seront les navires dans un demi-siècle, ni quelle grandeur ils atteindront.

Il est incontestable que la navigation à vapeur demande un tout autre outillage et une toute autre appropriation d'emplacement que les navires à voiles. Dès lors, pourquoi vouloir anticiper en décidant d'une manière irréfléchie des travaux dont l'indispensable utilité ne doit se manifester que dans un quart de siècle, si nous prenons texte de votre lettre-rapport.

Cela est prouvé par ce fait que le tonnage des importations par steamers s'est augmenté de 70 % dans la dernière période des 6 années écoulées et que le trafic par bateaux à vapeur est dans une proportion de 13 % d'augmentation sur les navires à voiles pendant la même période.

Nous tombons donc parfaitement d'accord quand au principe à poser pour le système de l'amélioration de la rade.

1° Rectifier ou plutôt redresser les quais dans leurs défectuosités reconnues; mais suivant nous il ne faut ni empiéter sur la rive, ni emprendre sur l'Escaut, mais simplement suivre les caprices de la rivière, dont les améliorations se commandent par sa conformation même, par son action naturelle. En thèse générale, là où il y a des atterrissements on peut faire des emprises et là où il y a profondeur révolue, tout travail de rectification est superflu. Voilà ce qui a trait à la ligne de quai devant la ville.

Quant à la création d'autres bassins, nous sommes parfaitement d'accord avec vous que leur emplacement est indiqué au Nord de la ville, vers Austruweel; en améliorant les digues ou en créant dans cette partie du fleuve des quais réguliers.

Inutile de vous dire, Messieurs, que l'action du courant se faisant le plus vivement sentir dans cette zône du fleuve, c'est aussi là qu'il y a le plus de profondeur, profondeur naturellement formée par le jusant et dont il faut savoir tirer parti.

C'est donc sur le littoral Nord qu'il faut trouver l'emplacement profond, vaste, spacieux, nécessaire pour l'abordage des steamers. C'est là que ces bâtiments trouveront quais, outillage, magasins et lignes ferrées à profusion; qu'ils pourront obtenir la plus grande somme d'économie possible pour leur déchargement et le transport de leur cargaison.

A côté de ces motifs commerciaux et maritimes, permettez-nous d'appeler votre attention sur un autre point spécial qu'il convient de ne pas négliger.

Ce point est celui-ci :

Etant donné que le tracé des fortifications peut-être modifié au Nord comme il vient d'être modifié au Sud c'est-à-dire que sa ligne de jonction à l'Escaut peut être développée davantage et que la citadelle du Nord peut recevoir une destination commerciale plutôt que stratégique (ce que tout Anvers souhaite) il y aurait certainement là un immense territoire, parfaitement prédisposé au développement des établissements maritimes d'Anvers et pouvant faire face aux besoins de la navigation pour un avenir relativement long.

Cela étant admis, la ligne fortifiée reportée plus loin, au delà même d'Austruweel, toute la partie commerciale et maritime de cette zône nouvelle se trouverait à jamais à l'abri des représailles de la guerre et les marchandises du monde entier, confiées à notre cité, seraient préservées de toute destruction, attendu que cette nouvelle région commerciale et industrielle est susceptible d'être entourée, sur une immense superficie, d'un territoire pouvant être inondé.

Cette situation privilégiée à sa valeur, quand on songe aux effets terribles qu'ont eu pour le commerce d'Anvers, quelques heures de siége dans les néfastes journées de 1830.

A part les considérations générales qui viennent d'être exposées plus haut, nous posons comme axiome d'utilité, celui de tenir compte dans les travaux maritimes futurs :

1° De la construction d'une ou même de deux éclusessas pour l'entrée dans les bassins à toute marée ;

2° De l'établissement d'un nombre suffisant de cales sèches répondant à tous les besoins actuels et futurs;

3° Des bassins à pétrole et à marchandises dangereuses;

4° Un littoral industriel ;

5° Entrepôts, magasins et accessoires ;

6° Tous les bassins actuels garnis de quais ;

7° Règlement pour les bassins désignant des emplacements spéciaux pour les navires, d'après leur cargaison ;

8° Rendre à la rade, le long du fleuve et surtout des musoirs des bassins, la profondeur nécessaire pour en permettre l'accès aux plus grands navires et éviter ainsi les frais énormes des allégements en rivière.

Or, tous les établissements à créer, énumérées ci-dessus, peuvent trouver leur emplacement parfait à tous les points de vue, sur le territoire considérable qui se déploie le long de l'Escaut dans les polders d'Austruweel et que le plan que nous offrons à votre appréciation indique.

Nous résumons, nous disons qu'il faut arriver à donner à la rade devant Anvers, la plus grande superficie possible d'eau navigable en rectifiant les rives suivant les données qui précèdent, pour obtenir le plein jusant. Ensuite que la situation topographique ordonne le développement au Nord.

S'il nous était permis, Messieurs, de faire quelques observations de détail, cherchant par elles à prouver subsidiairement le bien fondé de notre demande de sursis et en même temps à justifier l'étude analytique

que notre association a faite de la question en litige, nous dirions que s'il est sage d'aider la nature dans ses effets utiles, il serait téméraire de chercher à la combattre, même à la tourmenter, notamment en ce qui touche le régime séculaire d'un courant de fleuve. C'est ainsi que pour le Nord-Holland on a tout épuisé en efforts stériles pour parvenir à lui donner une profondeur navigable. A la Tamise, avec un système de dragues à vapeur, travaillant constamment, l'on n'est pas parvenu jusqu'à ce jour à donner au lit de cette rivière le tirant d'eau nécessaire pour permettre à la navigation transatlantique d'arriver jusque devant la cité.

Et certainement la Tamise a un courant très-vif et ce dont il faut particulièrement tenir compte, c'est que dans l'Escaut nous avons un tout autre sol et que le sable entraîné par ses eaux est d'une toute autre nature que celui charrié par la rivière qui baigne Londres.

D'autre part, qu'il est utile d'empêcher par une réglementation sévère le déversement des cokes et cendrées ; il convient même que la vase et les détritus des égouts de la ville soient récoltés pour que les eaux pluviales et de ménage seules retournent à l'Escaut.

Il serait utile d'interdire que les matières enlevées par les dragueurs des bassins principalement, ne soient pas déversées en la rivière où elles se répandent et s'éparpillent sous l'action des marées, et occasionnent des atterrissements lents au préjudice de la navigation, alors que ces matières seraient dans certaines conditions utilisables pour l'agriculture dans les polders circonvoisins.

Au surplus, nous n'avons pas lieu de redouter la concurrence d'autres ports. Ces épouvantails, soulevés pour les besoins de la cause, n'effraient pas ceux qui connaissent les conditions d'existence maritime et commerciale des rades du monde entier. La nature nous a trop favorisés, et lorsqu'ailleurs on attend le commerce (comme à Flessingue); à Anvers le commerce attend des travaux maritimes complémentaires, de l'outillage, une organisation produisant économie de temps et d'argent.

Qu'on procure à Anvers ces éléments nécessaires à une existences commerciale florissante et on peut garantir pour l'avenir une ère de prospérité.

Nous n'avons qu'un seul regret, Messieurs, et vous le partagerez sans doute avec nous, c'est celui de voir qu'à Bruxelles le Gouvernement ne comprend pas les destinées de la métropole commerciale de la Belgique, les ressources réelles du port d'Anvers.

Les doutes et les alarmes que provoquent dans notre population les projets soumis à votre examen sont si nombreux et si vifs, qu'il faudrait écrire un volume entier pour les enregister.

Après ce qui précède, et les préceptes que nous avons posés, nous allons examiner dans la quatrième partie de ce mémoire, les avantages et les dangers que présentent à nos yeux la construction d'un pont sur l'Escaut.

M. GITS. Monsieur le Président, est-il nécessaire de lire en ce moment les considérations que contient la requête au sujet du pont ? Il me semble que ces considérations seront mieux à leur place l'orsqu'il s'agira de discuter le second rapport des Commissions réunis.

M. NYSSENS. — Le rapport sur le contrat Limauge.

M. le BOURGMESTRE. — Comme la requête fait partie des pièces entrées, il me semble préférable d'en achever la lecture immédiatement.

Je continue la lecture :

Pont sur l'Escaut.

Attendu que dans la convention à conclure entre l'État belge et la *Compagnie immobilière* de Bruxelles, la construction d'un pont à jeter sur l'Escaut est indiquée et que la ville d'Anvers est la première intéressée dans l'exécution de cet important travail, nous pensons qu'il nous appartient d'examiner cette question au point de vue des dangers qu'elle peut présenter pour la sécurité de la rade.

Chacun des membres de notre comité pour la défense des intérêts maritimes, est d'avis que l'établissement d'un pont reliant les deux rives et servant de trait-d'union à deux provinces si peu distantes l'une de l'autre et ayant des intérêts communs si multiples, serait hautement désirable. Il augmenterait le trafic commercial, déjà important, recevrait les voies ferrées de plusieurs chemins de fer, mettrait les lignes des deux Flandres en communication directe par Anvers avec le réseau général du pays, de la Hollande, de l'Allemagne et de la France.

Il permettrait sur la rive gauche (Tête de Flandre) la construction de nombreux établissements industriels, usines, fabriques etc., en même temps qu'il provoquerait la prompte mise en rapport des terrains de l'ancienne citadelle du Sud et par le mouvement incessant qui s'établirait entre les deux rives, il contribuerait puissamment à la prospérité du commerce de cette nouvelle partie de notre cité.

Si, d'un côté, nous avons reconnu hautement les bienfaits qui peuvent résulter de l'établissement du pont sur l'Escaut, nous devons au moins nous inquiéter des dangers qui s'y rattachent.

Dans l'ignorance, où nous sommes, de l'emplacement que cette importante construction doit occuper, emplacement qui n'est pas même définitivement arrêté par le Gouvernement, force nous est de le déterminer nous-mêmes hypothétiquement. A cet effet, et pour qu'il soit dans les conditions les moins défavorables à la rivière, nous supposons le pont établi à la hauteur de la fabrique de M. Gits, ou même au « *Melkhuisken*, » c'est-à-dire, aux confins de la ville, à proximité des rempart reculés. C'est le point extrême, car, au delà, le pont ne pourrait plus être mis en rapport direct avec le nouveau quartier Sud situé en deça de la ceinture des fortifications.

Nous admettons ensuite l'hypothèse la plus favorable, c'est-à-dire, que le pont serait construit de telle manière qu'il présente sur la rivière une ouverture de 200 m. et qu'outre les deux culées, dans le lit du fleuve, il n'y ait que deux piles de support. Nous supposons de plus qu'afin d'offrir toute sécurité, ce pont sera construit sans volée tournante et qu'un canal de détournement sera creusé pour livrer passage aux navires d'une

mâture élevée, tels que : barques, bricks ou schooners, se rendant à Bruxelles, Gand, Louvain et Termonde.

Enfin, nous avons également tenu compte des progrès faits dans l'art de la construction métallique et des moyens à employer pour éviter les chocs contre les culées, au moyen des corps-morts (*corromor*) et bouées d'attache (*mouringboeien*). Et après avoir pesé mûrement les avantages et les inconvénients que l'édification d'un pont sur l'Escaut présente, nous nous permettons de vous faire connaître le résultat de nos observations.

Il est avéré que, partout où ils sont établis, les ponts franchissant les *rivières navigables*, offrent un obstacle sérieux et constituent un danger permanent pour la navigation; on n'en a que trop fait l'expérience, notamment aux ponts de Boom et de Tamise, jetés aussi sur l'Escaut.

L'on doit considérer ensuite que le remous, produit aux abords des piles d'un pont par la violence du courant du fleuve, rendra, quelque large que soit l'ouverture laissée entre ces piles, la manœuvre des bâtiments de toute sorte fort difficile et dangereuse, difficultés et dangers qui seront encore augmentés en hiver, quand la rivière charriera des glaçons ou par le temps de brouillard ou d'orage.

De plus, ces inconvénients sérieux engageront assurément les compagnies d'assurance maritime à surélever leurs primes, ce qui aggravera encore les lourdes charges dont sont frappées les transactions commerciales.

Puis, lorsque les terrains de la citadelle du Sud seront transformés en partie en établissements maritimes; canal de détournement, bassin de batelage, magasins, gare de marchandises et autres, et qu'un quai d'une étendue de plus de 1200 m. longera la rive, il est incontestable qu'en cette partie du fleuve, vers laquelle doit précisément se construire le pont, le mouvement de la navigation sera très-considérable, d'autant plus considérable que c'est en ce même lieu que les grands bâtiments, venus sur notre rade, effectuent en général leurs évolutions.

Quelles difficultés et quels dangers infinis cet état de choses ne produirait-il pas s'il était admis?

N'est-ce point une chose étrange que de voir le peu de souci que l'on semble attacher aujourd'hui à des questions dont le caractère grave devrait éveiller la sollicitude de tous ceux qui ont à cœur la prospérité d'Anvers?

Il y a quelques années à peine, il fut question d'un projet de pont sur l'Escaut, dont le plan était dû à un ingénieur de mérite, feu M. Tarte. A cette époque, on a vu tous les journaux indistinctement le combattre, et nous nous souvenons du rapport défavorable qui fut produit par les ingénieurs les plus éminents du pays et par les fonctionnaires supérieurs de la marine et du port.

Les mêmes raisons évoquées alors subsistent encore aujourd'hui, et elles ont une plus grande raison d'être en présence de l'accroissement constant du mouvement maritime de notre port et de certaines éventualités qui se sont produites pendant ces dernières années.

Tout Anvers a assisté au navrant spectacle de l'incendie de plusieurs navires chargés de pétrole, de naphte et autres matières inflammables. Nous avons vu ces bâtiments complétement embrasés, s'en aller à la dérive, les chaînes de leurs ancres fondues ou brisées par le feu, jetant la panique parmi les équipages des navires au mouillage, qui n'étaient eux-mêmes garantis des atteintes du fléau destructeur que par des efforts surhumains.

Lors de ces catastrophes cependant, les mouvements des navires dans le fleuve n'étaient entravés par aucun obstacle; mais supposons un instant que pareil accident arrive lorsque le pont sera construit.

Les bâtiments en rade chercheront encore à fuir le foyer d'incendie que la marée poussera vers eux; mais si l'un des navires se trouve arrêté dans sa course, au passage trop étroit, ménagé entre les supports du pont, tous les autres viendront nécessairement se heurter contre lui et les piles placées au milieu de la rivière, où l'épave en feu pourra les atteindre. On est frappé de terreur à la pensée d'une telle collision et du sinistre qui en résulterait.

D'autre part, aux époques de hautes marées, plusieurs vaisseaux se trouvant au mouillage, peuvent, chassant sur leurs ancres (nous avons de ce fait des exemples tous les ans), venir, sous l'action d'un fort courant, se heurter pêle-mêle contre le pont, la mâture des uns s'enchevêtrant dans le tablier, le corps des autres s'engageant en partie dessous, et soulevés par l'eau, montant toujours, démolir le pont ou s'engloutir sous lui.

Nous pourrions, en abordant le domaine des éventualités probables, multiplier à l'infini des incidents fâcheux qui pourraient survenir. Nous nous bornerons à une dernière hypothèse; celle où par suite d'un incendie ou d'un abordage, un ou plusieurs navires viendraient à sombrer. Quel obstacle éminemment dangereux ne créeraient pas ces épaves, opposant leur masse au courant de l'eau et produisant en un temps très-court, après quelques marées seulement, un atterrissement considérable, qui compromettrait sérieusement la liberté de la navigation. (1)

De nombreux exemples pourraient être cités à l'appui de la thèse que nous défendons, parmi lesquels plusieurs très-récents, tels que le *Agra*, *Sarah Ellen*, le *Propontis*, le *British line*, *Turc*, *Escort* et *Ville de....*, tous bateaux à vapeur de fort tonnage, qui se sont échoués ou allés à la dérive. Quelques-uns ont été chassés jusqu'à Burght.

Nous repoussons avec l'énergie que donne la conviction la plus profonde, l'idée trop légèrement avancée qu'il y a moyen de retirer en *peu d'heures* les navires chargés qui viendraient à sombrer dans la fleuve.

En résumé, notre comité pour la défense des intérêts maritimes a décidé à l'unanimité de ses membres que, sans méconnaître les avantages d'un pont sur l'Escaut en deçà du territoire d'Anvers, il y a lieu d'en combattre l'érection pour les motifs énumérés ci-dessus.

Notre comité est d'avis qu'il est nécessaire de conserver l'Escaut libre et sans entraves, qu'il convient de mettre les établissements maritimes en rapport avec les besoins actuels, en ce qui concerne le maintien en bon état de la rade et les commodités de la navigation et de l'outillage. Qu'il faut aviser aux moyens indispensables pour obtenir

(1) Nous négligeons d'envisager la question des atterrissements que peut faire naître l'établissement des culées du pont, notamment le long des rives comme il s'en manifeste aux ponts de Boom et de Tamise, où les bateaux de service ne peuvent plus amarrer actuellement. Cependant il faut croire qu'ils sont considérés comme sérieux, car autrement la Compagnie immobilière n'aurait pas stipulé, dans la convention, la clause à son profit qu'elle n'entend pas rester responsable des ensablements qui pourraient résulter de l'édification du pont à jeter sur l'Escaut.

la plus grande économie possible de temps et d'argent, dans le maniement des marchandises en chargement et en déchargement, comme dans leur transport, et surtout la réduction des taxes qui frappent la navigation; que la ville doit conserver et revendiquer son droit absolu d'autorité dans tout le périmètre de la ville agrandie, notamment en ce qui touche les installations maritimes complémentaires projetées.

Notre mission semble terminée par l'exposé qui vient de vous être fait; nous nous sommes spécialement attachés à l'examen de la partie fluviale et maritime, des conséquences que des transformations à la rade et au port pouvaient entraîner, enfin des dangers à résulter de l'établissement d'un pont sur l'Escaut.

La partie financière de l'opération, qui se rapporte à l'aliénation des terrains de la citadelle du Sud, au profit de la *Société immobilière*, sera, nous en avons la certitude, débattue suffisamment par les membres de votre Conseil. Qu'il nous soit cependant permettre un vœu: celui de voir la ville d'Anvers s'approprier ce bien domanial. Son crédit est certes assez solidement établi pour y prétendre, et la possession de ces terrains permettrait à l'autorité communale de les utiliser à sa convenance, pour en tirer le meilleur parti possible dans l'intérêt d'Anvers et éviter la concurrence qui pourra se produire lors de l'exploitation par une société financière d'une partie des établissements maritimes auxquels cette zône peut être affectée.

En rédigeant ce travail, nous n'avons eu en vue que de répondre à l'appel fait par leur honorable Bourgmestre à tous les citoyens de la cité anversoise, de contribuer dans la mesure de leurs connaissances et de leurs aptitudes à éclairer l'autorité communale sur tous les points où les intérêts généraux se trouvent engagés.

Nous espérons que nos observations et nos avis, rédigés avec la sincérité qui convient à des hommes ne voulant mettre en lumière que la vérité pour le plus grand bien de tous, seront accueillis avec cette attention bienveillante qui est l'apanage de tous les magistrats intègres, prévoyants et soucieux des intérêts de leurs administrés.

Dans cette confiance nous avons l'honneur, Messieurs, de vous présenter l'hommage de notre respectueux dévouement.

Au nom de la société *Voor haven- en scheepvaartbelangen:*

Les Secrétaires,	*Le Président,*
LOUIS HUIGENS,	J. B. MAAS.
C. ADRIAENSSENS.	
Le Trésorier,	*Le vice-président,*
JEAN VAN DEN BEMDEN.	J. TACCOEN.
Les Commissaires,	
JEAN VAN BAELEN,	
PIERRE DE HEEL,	
M. LOOYMANS.	

Anvers, le 18 Février 1874.

Enfin, Messieurs, le Collége a encore reçu la lettre suivante:

Anvers, 20 Février 1874.

A Messieurs les Président et Membres du Conseil communal de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

La fédération des propriétaires réunie en assemblée générale du 19 courant, — après avoir mûrement examiné les questions se rapportant aux travaux des quais et à la reprise de la citadelle du Sud, et particulièrement celles relatives à la construction d'un pont sur l'Escaut, travaux qui, d'après nous, sont de nature à compromettre les intérêts d'Anvers, — m'a chargé de vous prier d'agir avec la plus grande circonspection quant à la décision à prendre à cet égard.

Nous verrions avec peine, Messieurs, la ville d'Anvers la première porter atteinte à nos vieilles et chères libertés communales, en cédant à l'Etat une partie de nos droits en échange du subside qu'il nous accorderait, et en donnant à une société, le droit de s'opposer, à un moment donné, aux modifications que la ville voudrait apporter à ses tarifs.

Il a été déclaré à l'unanimité, que nous ne reculerions devant aucun sacrifice pour garantir l'intégrité de nos droits.

Nous vous présentons, Messieurs, l'expression de notre haute considération.

Le Président,
J. TACCOEN.

Vous vous rappelez, Messieurs, que lorsque nous avons eu l'honneur de vous faire connaître à notre dernière séance la convention provisoire, intervenue entre l'État et le Collége, j'ai ajouté qu'il ne nous était accordé qu'un mois pour nous prononcer définitivement. La convention étant datée du 16 Janvier, le délai fixé expirait donc le 16 Février. Mais le travail colossal qu'ont dû faire les Commissions réunies, chargées de l'examen de la convention; le temps qu'exigeait la rédaction du rapport, sa traduction et son impression, nous ont engagé à solliciter du Gouvernement un délai de 8 jours, qui nous fut accordé. De son côté, et pour le cas où la législature se trouverait dans l'impossibilité d'émettre son vote avant le 31 Mars, M. le Ministre des finances nous a demandé de consentir, à notre tour, à un délai de 8 jours, au profit du Gouvernement. Le Conseil nous autorise-t-il à accorder, le cas échéant, le délai qui nous est demandé? (*Assentiment.*) Il est pris acte de l'acquiescement du Conseil.

J'accorde maintenant la parole à M. Gits, pour donner lecture du rapport des Commissions réunies du commerce, des travaux et des finances, en date du 9 Février 1874, au sujet de la rectification des quais.

M. GITS donne lecture de ce document.

(Voir page 371 et suivantes).

M. NYSSENS demande la parole.

M. le BOURGMESTRE. — Est-ce sur le fond de la question.

M. NYSSENS. — Oui.

M. le BOURGMESTRE.— M. De Winter s'était fait inscrire avant vous. La parole est donc à M. De Winter.

M. DE WINTER. — Je consens volontiers à céder mon tour de parole à M. Nyssens.

L. NYSSENS. — Je remercie M. De Winter de son obligeance, dont je me permettrai de faire usage.

Messieurs, le remarquable rapport dont vous venez d'entendre la lecture, vous a démontré, que plusieurs articles de la convention sont loin de donner satisfaction à nos justes exigences; je crois pouvoir affirmer que tous les membres du Collége aussi bien que ceux de la Commission partagent cette manière de voir à cet égard.

En effet que trouvons-nous dans cette convention ?

1° L'absence de tout plan ;

2° Une revendication déguisée de la propriété des quais par le Gouvernement ;

3° L'aliénation de son droit en matière de tarif, puisque, d'un côté le Gouvernement se réserve en tout temps le droit d'exiger l'abaissement de nos tarifs et que, dans sa convention avec la *Société immobilière*, il est dit que pour les taxes autres que les droits de navigation, le tarif, une fois arrêté, ne pourra être modifié que du consentement du concessionnaire et que ce tarif devra être appliqué d'une manière uniforme, pour tous les navires abordant dans l'Escaut depuis l'écluse du Kattendyk, jusqu'à l'extrémité amont de la citadelle du Sud. Cette disposition nous met à la merci de la *Société immobilière* et nous devons absolument la repousser. Comment, Messieurs, une société viendrait faire la loi à la ville d'Anvers, sur son propre terrain ! Cela ne s'est jamais vu et cela ne saurait être. Quant aux conditions financières, elle ne sont pas davantage favorables à la ville ; le Gouvernement, au lieu de remplir son devoir envers le pays et envers la ville d'Anvers, tel qu'il lui avait été indiqué par la commission de 1870, le Gouvernement, dis-je, fait une opération en participation, dans laquelle la bonne part n'est pas de notre côté ; le rapport insiste assez longuement sur ce côté de la convention pour que je puisse m'abstenir d'entrer dans de nouveaux développements à son égard ; je me borne à affirmer une fois de plus que la ville d'Anvers est traitée et déshéritée des faveurs gouvernementales.

Un dernier article de la convention que je ne puis passer sous silence est celui qui a rapport à l'option que l'Etat a réservée à la ville pour la reprise de la construction et de l'exploitation des quais et du bassin de batelage à construire sur les terrains de la *Société immobilière*.

Il serait sans doute hautement désirable que la ville fut seule propriétaire de tous les quais et bassins et qu'elle n'eût pas à compter avec une société concurrente ; mais les conditions de la reprise sont tellement onéreuses que la faveur que le Gouvernement nous a réservée est une véritable dérision.

Le résultat de cette reprise constituerait une brillante opération pour la *Société immobilière*, tandis qu'elle serait désastreuse pour les finances de la ville. Voilà, Messieurs, la seule faveur qui nous est réservée par le Gouvernement dans sa convention avec la *Société immobilière* et vous voyez que nous n'avons pas à nous en féliciter.

Ce n'est pas ici le moment de discuter la convention entre l'Etat et la *Société immobilière*, quoiqu'elle ait une grande connexité avec celle conclue entre l'Etat et la ville; je tiens cependant à constater la partialité révoltante qui a présidé aux deux conventions; toutes les faveurs sont réservées à la première et toutes les restrictions sont pour la ville d'Anvers.

Je tiens aussi à protester contre l'établissement d'un pont qui serait en tout cas un danger et une entrave pour la navigation.

La disposition qui autorise la *Société immobilière* à percevoir les droits de navigation sur les navires en rade devant ses quais paraît tellement impossible que je ne m'y arrête pas.

Messieurs, si le Gouvernement nous avait traités en amis, il nous aurait dit : le dr Strousberg se voit dans l'impossibilité d'exécuter son contrat ; je suis disposé à apporter des modifications au plan de transformation des terrains de la citadelle du Sud, voyez si vous pouvez vous entendre avec lui pour la reprise de ces terrains, ce que la ville se serait empressée de faire.

Mais non ; il favorise secrètement les négociations entre la *Société immobilière* et le docteur Strousberg, négociations qui n'auraient pu aboutir sans l'intervention du Gouvernement, et lorsque le Collége est informé par par M. le Ministre des finances qu'il est disposé à modifier les plans de transformation des terrains de la citadelle du Sud et qu'il demande l'option en faveur de la ville pour l'exécution du nouveau plan, M. le Ministre lui repond tout bonnement qu'il est trop tard : sur ce point, Messieurs, nous sommes joués, indignement joués au profit d'intérêts particuliers.

Quoi qu'il en soit, j'étais décidé à passer sur plus d'un point défavorable de la convention eu égard au résultat à obtenir : mais il y a deux questions, sur lesquelles je tiens absolument à avoir des garanties et ces garanties nous ont été nettement refusées par le Gouvernement.

C'est, d'abord, la fixation d'un terme pour l'achèvement des travaux, et, en second lieu, la garantie d'une largeur minimum des quais.

Je ne demande pas l'impossible ; que l'on fixe un terme de 5, 6 ou 7 ans s'il le faut ; mais que l'on nous donne la garantie que l'exécution du travail de rectification des quais ne sera pas remise aux calendes grecques.

Sur le second point, je suis loin d'être d'accord avec M. le Ministre des finances, qui paraît ne vouloir nous accorder qu'une largeur de 35 à 40 mètres sur une partie de l'étendue des quais. En effet, M. le Ministre répond à une demande de garantie de 50 mètres minimum qui lui a été adressée de la part de la Commission, que. n'ayant pu accorder une garantie de 40 mètres aux membres du Collége, il peut encore moins en garantir 50 aux membres de la Commission.

Il me semble clairement démontré que, dans l'esprit de M. le Ministre des finances, une largeur de 35 à 40 mètres est suffisante. Si pareille chose devait être admise, ce serait gâter complétement le grand et beau travail que l'on se propose d'exécuter ; cette largeur minimum existerait précisement au point central, sur une étendue de 80 mètres environ à droite et à gauche des deux angles de la place Ste-Walburge, là où le mouvement sera le plus considérable.

Je crois qu'on ne se rend généralement pas bien compte du mouvement immense qui se produirait au port après le travail de rectification des quais ; aujourd'hui que 4 ou 5 steamers d'un faible tonnage abordent au quai Van Dyck, il y règne un encombrement tel que la circulation y est le plus souvent impossible.

Que serait-ce si 20 à 25 steamers de grandes dimensions abordaient à nos quais, et c'est là évidemment le résultat que nous espérons obtenir; le mouvement y deviendrait tellement considérable qu'on ne saurait s'en faire une idée.

Veuillez ne pas perdre de vue, Messieurs, qu'il faudra sur les quais rectifiés des grues, des hangars pour marchandises et voyageurs, une triple ligne de voies ferrées; que si les quais ont moins de 60 mètres de largeur, la situation sera pire qu'elle ne l'est aujourd'hui et que les sacrifices énormes que la ville est disposée à s'imposer en faveur de la navigation, ne pourront porter les fruits qu'on en attend. L'établissement de voies ferrées le long des quais n'est utile qu'à la condition d'avoir des quais d'une largeur extrême; dans le cas contraire, ils sont un sujet d'encombrement, ainsi que vous pouvez vous en assurer par ce qui existe aux bassins. La commission de 1870 a indiqué une largeur de 60 mètres comme étant nécessaire; la Société commerciale et le commerce d'Anvers tout entier sont du même avis.

Si je me suis rallié dans les discussions de la Commission à la demande d'une garantie minimum de 50 mètres, c'est par esprit de conciliation; mais aujourd'hui je repousse cette largeur minimum, ma conviction étant qu'elle est insuffisante.

Quoique combattant les conclusions du rapport en ce sens que je ne saurais approuver la convention sans réserve, je tiens à déclarer que le travail de rectification des quais a toutes mes sympathies; il est, à mon avis, des plus urgents et des plus utiles, au point de vue de la navigation et du commerce.

Mais je ne saurais donner un vote approbatif à la convention que moyennant les modifications suivantes:

1° Que le mot *réclamer* à l'art. 9 soit remplacé par *proposer;*

2° Qu'il soit stipulé un délai pour l'achèvement des travaux;

3° Qu'une largeur de quais de 60 mètres minimum nous soit garantie.

Je me réserve de faire une proposition dans ce sens lors du vote des articles de la convention.

Je ne saurais me rallier aux conclusions de la société *Voor haven- en scheepvaartbelangen*, conclusions tendantes à demander un délai de 3 mois pour l'adoption de la convention avec l'État; je ne trouve dans les lettres de cette société aucune raison plausible en faveur de cette mesure. Ce délai me semblerait dangereux en ce qu'il pourrait tout remettre en question, et il n'y a pas de raison pour qu'une nouvelle société, ayant d'autres idées, ne demandât un nouveau délai à l'expiration du premier.

A mon avis, on a perdu déjà beaucoup trop de temps; on ne saurait aller trop vite et c'est pour cela que j'instiste particulièrement pour qu'il nous soit donné des garanties quant à l'achèvement des travaux.

J'ai une dernière observation à faire. Dans l'exposé des motifs du Gouvernement il est dit, parlant du mode d'adjudication des travaux:

« Pour cette entreprise si exceptionnelle, l'adjudication publique par parties ne peut donner de bons résultats; il faudra selon toute apparence conclure un contrat d'ensemble avec l'entrepreneur qui offrira le plus de garanties de capacité et de solvabilité, en même temps que des conditions favorables, et ne traiter que sous réserve de l'approbation des Chambres. »

Je dois protester contre cette manière de procéder qui est contraire à la règle en matière d'entreprise de travaux publics; si une adjudication partielle ne peut donner de bons résultats, chose que j'admets volontiers, il n'y a pas de raison pour qu'une adjudication de l'ensemble du travail ne donne un résultat des plus avantageux. Notez bien, Messieurs, que les intérêts de la ville sont directement en jeu par la part proportionnelle qui reviendra à l'État dans le produit des quais et que ne sommes pas entendus dans la question; l'adjudication publique est donc notre seule garantie. Il faut que l'appel le plus large soit fait à la concurrence et si une adjudication publique ne donne pas de bons résultats, on aura toujours la faculté de traiter par contrat privé.

M. DE WINTER. — Après une lecture attentive de toutes les pièces qui nous sont parvenues, je suis, plus que jamais, persuadé, Messieurs, que notre Collège échevinal a fait tout ce qui est possible pour obtenir du Gouvernement les conditions les moins onéreuses. Si Anvers n'a pas obtenu satisfaction à ses demandes légitimes, on ne peut l'attribuer qu'au ministère, qui, dans ces travaux maritimes, semblait supputer et marchander les avantages qu'ils devaient procurer à notre ville, plutôt que d'y voir une affaire d'intérêt général, une nécessité pour le pays, une question d'existence maritime et commerciale pour la Belgique. Notre honorable Collège, au contraire, ne perdant pas de vue ces points si importants, a fait de grands sacrifices, montré beaucoup de patriotisme et prouvé une fois de plus que les intérêts du pays obtiennent toute sa sollicitude.

Les conditions de la convention sont, d'après moi, loin d'être favorables à la ville, et quand on voit ce que le Gouvernement a déjà fait pour Bruxelles, Liége, Ostende, Blankenberghe et d'autres villes, où de grands travaux ont été exécutés et sont encore en voie d'exécution (ce à quoi nous applaudissons de tout cœur), on est forcé de dire qu'Anvers est toujours méconnu, sauf quand il s'agit d'y élever des citadelles, des forts ou des remparts; alors on est généreux, on ne réclame pas son intervention pécuniaire... l'État fait tous les frais, et, cependant, ce sont bien les travaux maritimes, dont l'utilité générale est incontestable, qui sont une source de revenus pour l'Etat et qui, certes, devraient primer toute autre chose.

Cette convention conclue en grande partie avec l'honorable Ministre des finances, me donne d'autant moins mes apaisements, que tous nous connaissons l'habileté de M. Malou; que nous savons qu'il a été sinon un des auteurs, du moins un grand défenseur d'une nouvelle ville sur la rive gauche; que ses relations avec la Société Générale et autres sociétés financières ne sont un secret pour personne et que dans toutes les circonstances il a défendu leurs intérêts. — Aussi de même que beaucoup de mes concitoyens, je suis parfois inquiet, et je me demande si l'honorable M. Malou ne caresse pas toujours l'idée de réaliser un jour ses projets sur l'autre rive, d'autant plus que rien dans cette convention n'engage le Gouvernement à empêcher plus tard ces travaux, ni à refuser les prises d'eau dans le fleuve.

Ces défiances, Messieurs, ne seraient peut-être pas venues aussi vivement à mon esprit, si, à côté de cette convention avec notre Collège, je n'avais pris connaissance de

celle entre l'État et la *Compagnie immobilière*, et par laquelle cette dernière est avantagée sous tous les rapports, tandis que la ville, qui a pour tuteur naturel l'Etat, est traitée avec la plus grande parcimonie et en enfant étranger auquel on ne donne que ce qu'on ne peut lui ravir. Messieurs, pour traiter une question aussi importante sous ses divers points de vue, je n'ai ni l'autorité ni les connaissances nécessaires; ce que je prends la liberté d'exprimer ici, ce sont des observations générales qui m'ont été suggérées par la lecture des deux conventions. Une chose qui me frappe, c'est que nous ne pouvons qu'approuver cette convention ou la rejeter; il nous est interdit d'y apporter des changements, des modifications ou même un simple amendement. C'est à prendre ou à laisser! Accepte-t-on, on a quelque chose, il est vrai — mais laissant beaucoup à désirer pour la ville. Au contraire, si on rejette la convention, nous nous trouvons devant l'inconnu et il est grand temps de mettre la main à l'œuvre.

Il nous est donc tout simplement permis de faire des observations, dans l'espoir que, lors des débats dans la Chambre, on voudra les prendre en sérieuse considération et faire droit à nos légitimes demandes.

Une de ces observations se rapporte à l'article 1r, où il est dit · *l'alignement des nouveaux quais ne sera décrété par le Gouvernement qu'après avoir été soumis à l'avis du Conseil communal*. Entend-on par là que cet avis n'engage en rien le Gouvernement, ou bien celui-ci devra-t-il se mettre d'accord avec la ville avant l'exécution de ces travaux? — Dans la première hypothèse, ce n'est qu'un simple acte de déférence; dans la seconde, l'adoption d'un plan peut durer à l'infini, et ajourner l'exécution de ces travaux aux calendes grecques. Ce que je reproche donc à cette convention, c'est de n'avoir pas de plan arrêté, ni même les bases d'un plan sur lesquelles on serait d'accord, sauf à y introduire de légères modifications ou changements. Ainsi je suppose le plan fait en 1870 et ce avec l'approbation de tous les hommes compétents. Il est cependant bien nécessaire que, dans une question aussi importante, Anvers puisse faire entendre sa voix, et que tout autant que le Gouvernement la ville ait droit à être représentée par ses ingénieurs dans la commission chargée de dresser ces plans.

Une seconde observation, c'est que nulle part il n'est question de l'époque à laquelle commenceraient les travaux et le temps de la durée. — Mais ayant vu dans le rapport que la Commission a demandé à ce sujet des explications à l'honorable Ministre, je n'insiste pas davantage.

Une question encore, que nous n'avons pas le droit de résoudre ici, mais qui est néanmoins assez importante pour y être discutée, c'est le projet d'un pont sur l'Escaut. Il est évident que cela serait un beau travail et d'une utilité incontestable, d'une importance capitale pour le nouveau quartier qui va s'ériger au Sud, et très-avantageux pour notre population qui ne demandera pas mieux que de voir reliées les deux rives de notre beau fleuve. Mais si la construction de ce pont doit, comme beaucoup de personnes semblent le craindre, causer l'ensablement de l'Escaut et provoquer ainsi l'érection d'une deuxième ville maritime sur l'autre rive, il est alors du devoir du Conseil communal de s'y opposer énergiquement. Afin de prévenir une pareille éventualité, il est indispensable qu'ici encore la ville soit représentée par des ingénieurs lorsque ces plans seront dressés.

Me ralliant, quant au reste, au remarquable rapport des Commissions réunies, je borne aux divers points suivants mes observations, en émettant le désir de voir notre honorable Collége insister auprès du Gouvernement et au besoin auprès des Chambres:

1° Pour qu'avant l'exécution des travaux, tant ceux pour la rectification des quais, que ceux pour la construction d'un pont, les plans soient dressés avec le concours des ingénieurs délégués par la ville, ou bien ne soient exécutés qu'avec l'approbation du Conseil communal;

2° Pour que l'on fixe autant que possible l'époque à laquelle les travaux seront commencés et devront être achevés:

3° Pour que la Compagnie immobilière ne puisse exiger aucun droit sur les navires se trouvant dans la rade;

4° Pour que l'intervention pécuniaire soit plus grande et plus équitable de la part du Gouvernement, pour l'établissement des nouveaux travaux maritimes jugés indispensables;

5° Que le Gouvernement s'engage à ne pas laisser construire, sans le consentement de la ville, des travaux maritimes sur la rive gauche du fleuve et refuse toute prise d'eau.

Ces demandes, Messieurs, me paraissent toutes trop justes et trop raisonnables pour pouvoir être refusées, Elles sont autant d'un intérêt général que d'un intérêt particulier et on peut bien accorder à la ville une légère compensation pour les sacrifices énormes qu'elle s'est toujours imposés.

Quant à mon vote, bien que dans la convention qui nous est soumise plusieurs articles nous soient défavorables, on doit reconnaître cependant que d'autres nous donnent une certaine satisfaction, et j'espère bien que, lors de la discussion dans les Chambres, on y apportera encore des modifications qui seront à l'avantage de la ville. D'ailleurs, ces travaux étant d'une utilité générale et intéressant tout le pays, je crois de mon devoir d'y donner mon vote approbatif, convaincu au reste que notre honorable Bourgmestre et le Collége continueront à insister aussi énergiquement que par le passé, pour obtenir du Gouvernement les garanties nécessaires et les améliorations désirées par la population anversoise.

M. le BOURGMESTRE. Avant d'accorder la parole au premier orateur inscrit, je tiens à répondre par un seul mot à un point du discours de M. De Winter, celui où il fait allusion à la méfiance que lui inspirent les assurances qui ont été données en ce qui concerne la non-exécution de travaux maritimes sur l'autre rive. Notre collègue a fait passer devant nos yeux le spectre de la rive gauche.

Je tiens à déclarer que je ne partage pas ces appréhensions. Je ne les partage d'aucune manière.

Je tiens à le dire ici, pour que le Conseil et la population le sachent, j'ai pleine confiance, en ce qui me concerne, dans les déclarations si formelles et si explicites qui nous ont été faites par M. le Ministre des finances.

Mon silence, sur ce point, aurait pu être considéré, sous certains rapports, comme un acquiescement aux paroles

de M. De Winter; or, je ne partage nullement la manière de voir de notre honorable collègue.

Dans ma conviction, la ville d'Anvers ne doit plus ressentir de craintes au sujetde la rive gauche: M. le Ministre des finances nous a itérativement déclaré qu'on avait définitivement renoncé à tout projet d'extension maritime de l'autre côté du fleuve. L'honorable Ministre ne s'est pas borné à des déclarations verbales; dans sa lettre du 27 Décembre il dit expressément que les établissements maritimes doivent s'étendre sur la rive droite et non ailleurs.

Je le répète, selon, selon moi, il n'y a plus lieu d'évoquer le spectre de la rive gauche.

M. DE WINTER. En admettant que les intentions de M. le Ministre des finances soient sincères — et je ne veux évidemment pas les suspecter — je ne vois pas l'inconvénient qu'il y aurait à insérer dans la convention une clause qui serait la confirmation, la consécration des déclarations tant verbales qu'écrites, rappelées par M. le Bourgmestre. J'admets très-volontiers la sincérité de M. Malou; mais une déclaration n'est qu'une déclaration; d'une simple assurance à une clause contractuelle, il y a loin; les Ministres se succèdent; dans une circonstances comme celle que nous avons devant nous, l'Administration communale ne saurait s'entourer d'assez de garanties.

M. NAUTS. Le remarquable travail de notre collègue M. Gits est trop complet pour que je pense qu'il soit nécessaire d'entrer encore dans les questions si bien traitées par lui, et je n'ai demandé la parole que pour motiver mon vote et appuyer certains points du rapport. Mais avant tout, Messieurs, je tiens à constater encore une fois la triste situation faite à Anvers, à notre ville qui se trouve fatalement être à la fois la métropole du commerce belge et le boulevard de la défense nationale. Que fait en définitive l'État pour la métropole du commerce ? Il exécutera les travaux gigantesques de la rectification des quais, mais il en retirera la plus forte part des bénéfices. Donc, absence réelle de subsides; l'État se borne à faire chez nous *une affaire*. Anvers, qui a subi ses fortifications et ses citadelles, méritait certes une compensation à cette dure et périlleuse nécessité; elle méritait au moins dans la grande question présente, qui touche à l'avenir de son port et à la prospérite commerciale du pays, la générosité que l'État a mis à subsidier des travaux dans les autres villes du pays et notamment à Bruxelles, à Liége, à Gand, à Ostende et ailleurs. Anvers, par sa position géographique, a été l'objet des plus grandes largesses gouvernementales, lorsqu'il s'agissait de nous embastiller, de nous entourer de murailles et de citadelles. Aujourd'hui, cette même position géographique que l'on devrait reconnaître pour les besoins du commerce belge, comme on l'a reconnue pour la défense nationale; cette même position, qui nous donne des droits incontestables à notre part dans les ressources publiques, on cherche à nous la marchander, à la diminuer d'importance ! Est-ce là de la justice distributive, et n'étions-nous pas en droit d'attendre plus du Gouvernement?

Est-ce à dire, Messieurs, que la convention présente soit entièrement contraire aux intérêts de notre ville? Je ne le pense pas. Nous étions en droit d'attendre davantage; mais, à mon avis, nous devons l'accepter parce qu'un nouveau retard, dans ces travaux, serait en tous points désastreux pour notre port. J'ai la conviction intime que le Collége s'est surpassé, pour arriver à obtenir du ministère actuel les conditions présentes; certes, ces conditions pouvaient être meilleures.

Mais, pour me servir des paroles mémorables du Souverain, s'arrêter serait déchoir, et la ville d'Anvers entend marcher de l'avant. C'est ce qui me fera donner un vote favorable à la convention, tout en protestant contre le nouvel ostracisme dont notre ville est frappée. Je le répète, Messieurs: le Collége aura obtenu du Ministre tout ce qui était obtenable; par l'intelligence et l'activité déployées dans les négociations le Collége s'est acquis des titres à la reconnaissance publique; le Conseil communal est d'accord avec lui que nous rêvions des conditions meilleures pour la ville d'Anvers, mais dans les conditions présentes, en présence surtout de la grande urgence de ces gigantesques travaux, le Conseil communal communal commettrait, à mon avis, une faute de les retarder, en ne donnant pas un vote favorable à la convention.

Divers articles de la convention sont obscurs et laisseront des doutes dans l'esprit public. Le remarquable rapport de M. Gits les a tous prévus et, quoique M. Nyssens vienne de les mentionner, je me permets de les rappeler. J'appuie tout spécialement encore les termes du rapport lorsqu'il mentionne que la convention laisse dans l'ombre la largeur minima à donner aux quais, et c'est là un des points essentiels, ce qui me fait regretter que l'État n'ait pu nous présenter un plan, en même temps que les articles de la convention. Dans des travaux de cette importance,il doit être pris pour principe de faire les travaux de façon à ce que le résultat soit vraiment utile. Si les quais n'ont pas sur toute leur étendue une largeur suffisante, l'État fera, sous prétexte d'économies d'expropriation, un demi-ouvrage. Il en résultera évidemment de nouveaux obstacles au prompt embarquement et débarquement des navires, de même qu'à la voirie, au charriage et aux voies ferrées.

Il rendrait même inutile l'article 5 qui n'autorise la création d'un service de tramways qu'avec l'autorisation du Gouvernement, et je crois utile de mentionner en passant qu'un tramway n'aurait certes pas de meilleure raison d'être que sur tout le parcours des quais, tel que cela existe à Liverpool. Si la réserve que fait le Gouvernements à cet égard s'applique indirectement à la propriété des quais cédés à la ville par le Roi Guillaume, je ne puis qu'appuyer les termes énergiques du rapport. Ce n'est pas sous l'empire d'une vaine menace que la ville d'Anvers donnera son approbation à la convention, mais bien parce que les nécessités de son extension commerciale exigent impérieusement des réformes indispensables.

Revenant à l'article 1r, traitant tous particulièrement de la largeur des quais, le rapport nous fait remarquer qu'une largeur suffisante sera facilement atteinte partout où la ligne rectifiée empiétera sur le fleuve; le terre-plein aura en ces endroits, et sans nécessiter d'expropriations, de 70 à 100 mètres. Cet article doit nous donner pleine et entière satisfaction. Il n'en est malheureusement pas de même lorsque, partant de la Tête de la Grue, où les expropriations deviennent indispensables, on nous fait connaître la correspondance de M. le Ministre des finances. Cette correspondance ne nous dit rien de

concluant et quoique l'intérêt de l'État soit la garantie du nôtre, comme le dit M. Malou, je pense que la ville est avant tout intéressée à savoir quelles sont les intentions du Gouvernement à l'égard de cette partie du quai qui est celle où le plus de mouvement se fait sentir. Si la largeur de ce côté était de beaucoup moindre que sur les parties élargies au détriment du fleuve, nous arriverions nécessairement à un étranglement qui serait nuisible au mouvement commercial. Nous arriverions ainsi au demi-ouvrage que je signalais tout à l'heure. Je pense que nos Commissions réunies ont été modérées en exigeant une largeur minima de 50 mètres, alors que sur d'autres points on nous fait espérer une largeur de 70 à 100 mètres. Cette lacune dans le projet est en partie compensée par le passage du rapport qui dit que lorsque les plans définitifs nous seront remis, on insistera tout particulièrement sur ce point. J'aurais désiré avoir plus de garanties à ce sujet. Car c'est à mon avis un des points importants. Le Conseil communal met toute sa confiance en son Collége et ses Commissions spéciales et compte bien qu'ils défendront avec énergie les intérêts de la ville d'Anvers, lorsque les plans définitifs seront arrêtés.

Un point non moins important est celui de l'absence d'un délai fatal pour l'achèvement des travaux. Comme le dit fort bien l'honorable rapporteur, la ville d'Anvers a des motifs sérieux pour se défier de la célérité que l'État met dans l'exécution de certains travaux publics d'une utilité générale. En cela je me permets d'attirer spécialevotre attention sur le passage du rapport où est agitée la question de savoir si le Gouvernement ne pourrait prendre l'engagement, et l'imposer à l'entrepreneur, que les travaux avanceront aussi rapidement que ceux incombant à la Compagnie immobilière. Cette mesure me semblerait au moins équitable et nous permettrait de soutenir dès le début une concurrence qui ne peut manquer de devenir inévitable.

Comme M. Nyssens, je crois devoir également appeler l'attention du Collége sur le mode d'adjudication des travaux à exécuter par le Gouvernement. Je demande qu'il insiste pour que cette adjudication se fasse dans les conditions ordinaires, c'est-à-dire publiquement. Il importe aussi bien à la ville qu'au Gouvernement d'être fixée sur cette importante question. La ville s'associe avec l'État dans cette convention, il n'est donc que juste qu'elle soit tenue au courant de tout ce que fera le Gouvernement.

Je le répète, Messieurs, malgré le vague que présentent ces points essentiels, le peu de générosité, de sollicitude que le Gouvernement témoigne à la ville d'Anvers dans son intervention dans les travaux maritimes, je pense que, devant l'accroissement tout les jours plus accentué de notre commerce et de nos relations d'outre mer, nous devons accepter la convention.

Espérons qu'au sein de la Chambre des représentants, la ville d'Anvers trouvera assez de défenseurs pour obtenir du Gouvernement des conditions meilleures pour la partie financière du projet, et des garanties suffisantes aux points que j'ai eu l'honneur de signaler au Conseil, c'est-à-dire la largeur des quais, un délai fixe pour l'achèvement complet des travaux. La Chambre n'oubliera pas qu'avec la convention présente, la ville d'Anvers n'est en définitive nullement subsidiée, et que l'État doit retirer la plus belle part de ces travaux. Ces considérations ne sont pas de nature à nous arrêter, à laisser les choses en un *statu quo* éternel; mais elles méritent au moins des compensations sérieuses que quelques articles de la convention ne nous donnent pas. La ville d'Anvers s'est sacrifiée en subissant ses fortifications et ses citadelles et cela pour la défense nationale; espérons qu'on lui en tiendra compte et qu'on saura reconnaître aussi les nécessités de son commerce, en obtenant pour elle des conditions meilleures, dont profiteront aussi le commerce et l'industrie de tout le pays.

Quant à la convention entre l'État et la Société immobilière, je me réserve de donner mon opinion lorsqu'il sera spécialement question de cette convention.

M. NYSSENS. — M. Nauts vient de dire que le Collége a obtenu du gouvernement tout ce qui était obtenable, tout tout ce qui pouvait être obtenu. Je voudrais connaître le sens exact que M. Nauts a entendu attacher à ces mots.

M. NAUTS. — J'ai voulu dire que le Collége s'est donné toutes les peines pour obtenir du Gouvernement le plus possible et que, du ministère actuel, il ne pouvait obtenir plus que ce qui lui a été accordé.

M. VAN DEN NEST. Je me rallie aux conclusions du remarquable rapport présenté par mon ami M. Gits, et, comme lui, je suis d'avis que la convention conclue le 16 Janvier est bien loin d'accorder à la ville d'Anvers tout ce qu'elle était en droit d'attendre.

Le rapporteur nous a parfaitement signalé les différents articles de la convention qui donnent lieu à des critiques justifiées. Ce serait abuser de votre temps que de les énumérer de nouveau.

Il y a un point cependant sur lequel je désire obtenir quelques éclaircissements.

Dans l'exposé des motifs, il est dit qu'une commission spéciale sera chargée de dresser le plan definitif du quai à rectifier.

La ville sera-t-elle représentée au sein de cette commission ? J'attache le plus grand prix à l'admission de délégués de l'Administration communale, car les décisions de cette commission auront pour Anvers une importance vitale.

Malgré les critiques que soulève la convention, mon vote lui est acquis. Je suis d'avis que nous ne pouvons la rejeter.

La non-acceptation constituerait un acte d'une gravité considérable et d'une lourde responsabilité.

Le Collége échevinal, resté sans auxiliaires pendant les longues négociations qui ont précédé la conclusion de la convention, a tout mis en œuvre pour obtenir les meilleures conditions possibles.

La présente convention est le résultat de ses efforts incessants; en la rejetant, sommes-nous certains d'avoir des conditions plus favorables ? N'oublions pas que nos amis politiques ne sont ne sont pas au pouvoir.

Enfin, Messieurs, il y a pour moi une considération qui prime toutes les autres, c'est que le port d'Anvers a le plus pressant besoin de compléter et de perfectionner ses établissements maritimes. Nous sommes bien arriérés sous ce rapport. Regardons nos voisins, c'est-à-dire nos rivaux.

Le plus proche, Flessingue, a son port achevé; les travaux qui doivent améliorer si sensiblement Rotterdam et Amsterdam sont en pleine voie d'exécution, tandis que

nous en sommes encore à conclure une convention pour des travaux qui devraient être terminés depuis longtemps.

Trop de temps a déja été perdu par nos devanciers, et nous ne pouvons plus attendre, sans exposer notre ville à déchoir de sa haute position commerciale.

En terminant, j'exprime l'espoir que les Chambres prendront en sérieuse considération, et pour y faire droit, les observations que le Collége échevinal leur soumettra au nom du Conseil communal d'Anvers.

M. l'Échevin LEFEBVRE. Les honorables membres qui ont pris la parole, ont insisté sur différents points, comme faisant défaut dans la convention.

Tout d'abord, M. Nyssens a signalé comme une lacune l'absence d'un plan d'alignement des nouveaux quais. Le rapport s'occupe de cette question. Jusqu'ici, nous ne connaissons d'autre plan que celui dressé par la commission de 1870. Ce plan, après avoir fait l'objet d'un long examen a été recommandé par le Conseil communal. pour exécution, auprès du Gouvernement, conformément aux conclusions des Commissions qui avaient été chargées de l'étudier.

Il ne peut, je pense, entrer dans l'idée de personne de vouloir prétendre que la rectification des rives de l'Escaut ne serait possible que d'après le plan de 1870. D'autres plans peuvent être conçus, au moyen desquels on pourra atteindre un bon résultat. En tout cas, le projet à exécuter sera soumis à l'appréciation du Conseil communal, qui jugera en connaissance de cause, comme il l'a fait pour le plan de 1870.

La convention, à la vérité, indique, quoique d'une manière assez vague, une espèce de tracé général d'alignement des quais. Au cas où cet alignement serait suivi, comme il est indiqué, il entraînerait, je le crains, à des dépenses si considérables qu'elles feraient probablement reculer le Gouvernement. Celui-ci, en effet, se trouverait dans la nécessité de fonder les murs de quai aux grandes profondeurs du fleuve. Les dépenses, à en résulter, seraient probablement plus grandes que celles auxquelles donnerait lieu la rectification au moyen d'expropriations.

Quoi qu'il en soit, M. le Ministre a déclaré et il l'a écrit dans l'exposé des motifs ; après la signature du contrat, on instituera une commission spéciale, composée des hommes les plus compétents, auxquels on adjoindra des gens de métier et d'expérience.

La ville, naturellement, sera entendue.

Pour ce qui me concerne, j'ai pleine confiance dans les personnes qui seront consultées. Les savants ingénieurs des ponts et chaussées et de la marine nous sont garants du soin qu'on apportera à l'étude de la question importante qui fera l'objet des délibérations de la commission.

Quant à la largeur minima, qu'on voudrait voir stipuler pour les quais, le Gouvernement ne saurait la fixer, aussi longtemps qu'il n'y aura pas de plan arrêté.

Du reste, nous n'avons à nous préoccuper, sur ce point, que de l'étranglement près le Kranenhoofd. L'ouverture du Werf, devant la place du Bourg, étant de 75 mètres environ, la partie étranglée, à racheter, de part et d'autre, présentera à peu près un développement total de 160 mètres.

S'il fallait pousser aux expropriations, pour obtenir audit endroit une largeur de 50 mètres, que faudrait-il ?

Une longueur de 160 mètres sur 20 de profondeur nous conduit à une superficie de 3200 mètres carrés.

D'après des calculs qui nous ont été fournis par l'ingénieur de la ville, le mètre carré bâti devrait être évalué à 500 fr. Je tiens cette estimation pour sérieuse. La dépense à faire de ce chef s'élèverait donc à 1 1/2 millions environ.

Avec la faculté de pouvoir exproprier par zônes, je pense que la situation. devant laquelle se trouverait le Gouvernement, ne serait nullement défavorable, eu égard à la grande valeur qui serait donnée aux terrains que les expropriation mettraient à front des quais et qu'on pourrait revendre.

Entre autres considérations, celle empruntée au fait des conditions favorables auxquelles pourront être vendus les excédants des immeubles expropriés, me donne presque la certitude morale que le Gouvernement ne reculera pas devant un supplément d'emprise.

Je crois pouvoir dire que j'ai tout apaisement à cet égard. L'État ne saurait vouloir laisser subsister un défaut de largeur à la partie centrale des quais,

On a fait ressortir que la convention ne stipule aucun délai pour l'achèvement des travaux. Je dois faire remarquer qu'il était impossible aux ingénieurs, qui ont guidé M. le Ministre dans l'élaboration de son projet, de préciser le terme d'exécution, en l'absence d'un plan définitif. Dans nos pourparlers avec M. le Ministre des finances, ce haut fonctionnaire nous a dit qu'il ne croyait pas que l'exécution des travaux demanderait plus de 5 à 6 ans. Avec l'expérience que j'ai en fait de travaux, je pense pouvoir ajouter qu'à mon avis ce terme ne sera pas même atteint. Dans une exécution régulière, normale, on pourra probablement marcher avec plus de rapidité.

Il existe une lettre, dont M. le Bourgemestre voudra sans doute donner lecture, dans laquelle M. le Ministre des finances traite la question qui nous occupe en ce moment. M. Malou y fait remarquer combien les intérêts de l'État sont intimement liés à ceux de la ville, dans toute l'affaire de la rectification des quais. Nos intérêts, y est-il dit, sont les mêmes. Je crois qu'il serait, en effet, difficile d'avoir une meilleure garantie que celle résultant de cette communauté d'intérêts et j'en tire la conclusion que le délai d'achèvement sera aussi court que possible.

Notre collègue, M. De Winter, a exprimé le désir de voir le Collége insister auprès du Gouvernement pour obtenir de celui-ci qu'il s'engage à refuser éventuellement toute prise d'eau en faveur d'établissements maritimes qu'on pourrait vouloir établir sur la rive gauche. Cette question viendra mieux à propos lors de l'examen de la convention Strousberg Limauge, car si elle est soulevée, c'est probablement à la suite du projet de pont, celui-ci devant faciliter l'accès à la rive gauche. Ce point des observations de M. De Winter pourra donc être réservé jusqu'à une prochaine séance.

M. NYSSENS. — L'absence d'un plan n'est pas pour moi un motif de rejeter la convention; mais je ne vois pas que cette absence puisse constituer un motif suffisant pour que le Gouvernement refuse d'assigner un délai d'achèvement. Je suis d'autant plus autorisé à parler ainsi, que le Collége lui-même a commencé par insister auprès de l'État sur la fixation d'un pareil délai. Dès le 4 Août 1873, le

Collége échevinal écrivait à M. le Ministre des finances que le délai, endéans lequel devaient s'exécuter les travaux, ne devrait pas dépasser 5 ans.

Je ne demande pas, quant à moi, qu'on s'en tienne à un délai de 5 ans. Je veux admettre 6 et même 7 ans.

Je n'entends pas non plus stipuler contre le Gouvernement des mesures comminatoires, pour les cas où le délai serait plus ou moins excédé.

Tout ce que je demande, et il me semble qu'en cela je me montre fort raisonnable, c'est que l'État prenne envers la ville un engagement moral.

Je suis naturellement tout disposé, comme le serait, du reste, tout le monde, à tenir compte des cas imprévus, des cas de force majeure, qui pourraient se présenter dans l'exécution des travaux.

Je le répète, dans ces conditions, ma demande, loin d'avoir un caractère excessif, me paraît tout à fait conforme à l'équité la plus stricte.

On m'oppose les promesses faites par M. le Ministre des finances.

Ces promesses, il faut bien le reconnaître, Messieurs, sont très-vagues; elles engagent le Gouvernement à fort peu de chose.

Dans une affaire aussi capitale que celle dont il s'agit, je voudrais moi sortir du vague et préciser. J'aime les position nettes.

Pour ce qui concerne la question de la largeur des quais, je ne saurais, encore moins que sur les autres points, me rallier à la manière de voir de M. Lefebvre.

Dans la correspondance de M. le Ministre, on voit percer clairement, selon moi, son intention de ne point dépasser les 35 mètres, pour la largeur de la partie centrale des quais. Dans une de ses lettres, M. le Ministre dit que pour augmenter d'un ou deux ou de quelques mètres cette dimension, l'État se verrait probablement entraîné dans de fortes dépenses. Il donne ainsi à entendre, dès aujourd'hui, que le Gouvernement reculerait devant une dépense supplémentaire, quelque grande qu'en serait l'utilité. Cependant, d'après les explications qui viennent d'être données par M. l'échevin Lefebvre, on pourrait effectuer, dans les conditions le plus favorables, au point de vue financier, les expropriations supplémentaires qu'il s'agirait de décréter pour prévenir qu'on ne gâte les quais au plus bel endroit. Je persiste à croire que des garanties sérieuses sont indispensables à cet égard.

M. le BOURGMESTRE. — Un point sur lequel nous sommes tous d'accord, c'est que la convention du 16 Janvier ne répond pas à toutes nos espérances. Nous avions espéré obtenir plus. Mais est-ce une raison pour ne pas l'accepter? Voilà, Messieurs, la grande question. Il s'agit de la bien peser. Je n'ai pas besoin de dire quelle est mon opinion sur ce point. Si j'étais d'avis que la réponse à la question que je viens de poser devait être négative, je n'aurais pas signé la convention.

Je crois, Messieurs, que notre devoir est d'accepter la convention. Telle qu'elle est sortie des négociations du Collége avec le Gouvernement, nous pouvons attendre d'elle les conséquences les plus grandes, les plus heureuses pour l'avenir de la métropole commerciale, pour notre ville.

Dans les entrevues que nous avons eu l'honneur d'avoir avec M. le Ministre des finances, la question du plan a été souvent agitée. Il n'existe pas encore de plan et il ne peut pas même en exister un. Les études préparatoires, les études en commun, ne sont pas faites. Tout au plus pourrait-il y avoir un avant-projet et cela n'avancerait guère les choses. Il faudrait toujours, pour déterminer un plan définitif, remonter au principe. La manière de voir de M. le Ministre, au sujet du plan à adopter, a déjà souvent changé. Dans une de nos dernières conférences, il me disait qu'il était disposé à se rapprocher autant que possible, du projet de la commission de 1870. Il ajoutait : si j'avais eu un plan, je n'aurais pas été bien avancé, puisque j'aurais dû l'abandonner; les hommes compétents m'ont fait comprendre qu'en choisissant pour emplacement des murs de quai à construire les grandes profondeurs de la rivière, l'État aurait à dépenser plus que pour les expropriations des maisons du port.

Notre collègue, M. Lefebvre, a déjà fait remarquer qu'il sera institué une grande commission pour l'étude du projet. La ville sera représentée au sein de cette commission; elle pourra y envoyer trois ou quatre délégués; au besoin, ce nombre pourrait encore être augmenté. On y appellera aussi la chambre de commerce, les hommes compétents, des amateurs, des connaisseurs ou se disant tels. Et lorsque le plan sera arrêté, on l'exposera, afin que la population puisse le voir, puisse en juger et faire connaître son opinion.

M. l'échevin CUYLITS. — De même que le Conseil communal.

M. le BOURGMESTRE. — Evidemment. Le Conseil sera représenté dans la commission.

Je vais avoir l'honneur, Messieurs, de vous donner lecture d'une lettre très-intéressante que M. le Ministre des finances m'a adressée sous la date du 11 courant. La voici:

Bruxelles, le 11 Février 1874.

A Monsieur le Bourgmestre d'Anvers.

MONSIEUR LE BOURGMESTRE,

Votre lettre du 10 courant, qui me parvient à l'instant (midi), traite deux points : la fixation de la date du commencement des travaux et de la largeur minima des quais.

Quant au premier, les Commissions demandent qu'il soit stipulé que les travaux commenceront endéans l'année qui suivra l'approbation des plans et qu'ils seront poursuivis sans désemparer.

Cette clause ainsi formulée ne signifierait absolument rien, puisque le Gouvernement, ayant à approuver les plans, pourrait, dans la supposition où l'on se place, prolonger à son gré le terme antérieur au commencement des travaux et que la durée de ces travaux n'est pas même déterminée.

Le Gouvernement s'est expliqué très-nettement à cet égard dans l'exposé des motifs il veut mener les travaux à bonne fin *aussi rapidement que possible*; il a l'espoir fondé que les travaux seront commencés dans l'année de l'approbation des plans. Veuillez remarquer d'abord, Monsieur le Bourgmestre, que l'intérêt évident de l'État est de com-

mencer et de finir les travaux dans le délai le plus court possible.

Je vous déclare de nouveau que telle est son intention.

Un amendement serait absolument inutile.

Quant à la fixation d'une largeur minima des quais sur tous les points, je regrette de ne pouvoir prendre d'engagement contractuel. Dans le cours de la négociation, vous aviez, par le contre-projet du 13 Janvier proposé un § imposant une largeur d'au moins 40 mètres. Je n'ai pas consenti à lier l'État à cet égard, parce que je ne pouvais d'avance me rendre compte des conséquences financières d'un tel engagement.

Aujourd'hui, les Commissions demandent au minimum 50 mètres et je puis bien moins encore accepter cette modification au contrat.

L'avant-projet du tracé des quais, que je vais faire lithographier et qui sera livré à l'examen et à la discussion non-seulement de tout les intéressés, mais du public, tend à donner aux quais, au centre où est le Werf, une largeur de 40 mètres, précisément celle que vous aviez demandée et cette largeur minima n'existera que sur une étendue de 250 mètres environ S'il est démontré qu'il faut plus (ce que je ne crois pas *à priori*), on fera plus ; l'État, en s'imposant une dépense aussi considérable, ne commettra pas la faute de gâter tout et de nuire à ses propres intérêts, pour réaliser une insignifiante économie ; je n'ai cessé de vous dire que nous voulions exécuter largement et dans des vues d'avenir cette grande entreprise nationale ; mais je ne crois pas pouvoir admettre contractuellement un minimum.

J'aime à croire qu'après avoir pris connaissance de ces explications on n'insistera pas.

J'ai consenti à une prorogation du délai de ratification ; il est bien entendu, je pense, que le Collège se fera autoriser à y consentir réciproquement si par une cause quelconque (que du reste je ne prévois pas), le vote des deux Chambres ne pouvaient avoir lieu avant le 31 Mars.

Agréez, Monsieur le Bourgmestre, l'assurance de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des finances,
(*signé*) J. Malou.

La question du délai est arrangée.

Vous voyez, Messieurs, qu'elles sont les intentions du Gouvernement.

Mais admettons, un instant, qu'il soit inséré dans le contrat une clause, stipulant que les travaux devront être achevés en 7 ans, par exemple.

Supposons que l'Etat reste en défaut de remplir l'engagement que cette condition impliquerait, qu'il y ait retard, pour une cause quelconque.

M. VAN PEBORGH. — Comme cela arrive toujours.

M. le BOURGMESTRE. — En effet. Voyez le quai du Rhin, les musoirs du Kattendyk ; voyez le moindre monument ; les termes d'exécution sont généralement excédés.

Eh bien, supposons la clause admise et enfreinte. Quoi alors ? De quelle pénalité entendriez-vous faire application au Gouvernement ? Jusqu'à quel point appelleriez-vous l'État en garantie ?

J'ai la conviction, Messieurs, que ce serait une question sans issue pratique et c'est ce qui me fait dire que je ne comprends pas de quelle manière on attacherait un caractère sérieux à la clause stipulant un délai fatal pour l'achèvement des travaux.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Je propose de remettre la suite de la discussion à demain. Je désirerais prendre la parole et je serais nécessairement assez long, voulant rencontrer autant que possible les arguments produits dans les requêtes et brochures dont nous avons entendu la lecture et que nous n'avons pas eu le loisir d'examiner de près.

M. GITS, rapporteur. — Parmi les critiques, dirigées contre la convention par M. Nyssens, il y en a une qui s'applique à l'art. 8, où il est dit :

« Art. 8. Tous les règlements et tarifs concernant la » gestion devront être approuvés par le Gouvernement.

» Il se réserve en tout temps le droit de réclamer » l'abaissement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce. »

Je crois, Messieurs, que le rapport des Commissions réunies s'explique à cet égard d'une façon suffisamment claire. Nous y disons que la stipulation relative à l'abaissement des tarifs ne peut évidemment pas impliquer un droit absolu pour l'État, que c'est du consentement des deux parties en cause que naîtra, dans l'intérêt du commerce, la réduction des tarifs.

M. NYSSENS. — Que veut dire *réclamer ?*

M. GITS, rapporteur. — Cela veut dire que le Gouvernement peut *demander*, *proposer* la réduction des tarifs, et il va de soi que l'Administration communale se montrera toujours aussi soucieuse des intérêts du commerce que l'État lui-même.

Du reste, je le répète, notre rapport détermine clairement le sens du § dont il s'agit.

M. NYSSENS. C'est un commentaire ; mais il faut voir le texte de l'article.

M. GITS, rapporteur. — Si le Gouvernement explique le contrat d'après son exposé des motifs, nous l'expliquons selon notre rapport, qui est notre exposé des motifs à nous.

Faisant une excursion sur le terrain du contrat Limauge, M. Nyssens a fait remarquer qu'en réalité ce sera ce concessionnaire qui se trouvera être le maître des tarifs.

Messieurs, quelle que soit la convention intervenue entre l'État et la *Compagnie immobilière*, la ville n'a pas pu s'y soumettre. Elle n'a eu aucune part à la conclusion de ce contrat ; elle y est restée complétement étrangère. Dès lors, elle ne saurait en être responsable. La convention du 10 Janvier ne lie point l'Administration communale.

S'occupant de la requête de la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen*, qui nous demande de réclamer du Gouvernement un sursis d'au moins trois mois, avant de conclure définitivement, M. Nyssens s'y est opposé par le motif que tout serait ainsi remis en question.

M. NYSSENS. — Pourrait être remis en question.

M. GITS, rapporteur. — Si tel peut être l'effet d'un simple délai, je me demande quelles seraient les conséquences des amendements que M. Nyssens propose d'apporter à la convention ?

Ces conséquences, Messieurs, seraient de délier le Ministre de tous ses engagements envers la ville.

Si le Conseil vote les amendements de M. Nyssens, ce

dont il a le droit, naturellement, M. Malou pourra, à son tour, amender la convention ; il pourra même la retirer, ne pas la soumettre aux Chambres.

De cette manière, tout peut être défait.

Or, je le demande au Conseil, l'intérêt de la ville, l'intérêt du port d'Anvers, est-il de voir tout remettre en question ? (*Non, non.*)

Devons-nous nous exposer à devoir recommencer peut-être dès le principe les laborieuses négociations qui viennent d'aboutir, après un travail assidu de plusieurs mois ? Je ne suis pas de cet avis.

M. NAUTS. Il faut bien reconnaître cependant le caractère léonin des conditions du Gouvernement.

M. GITS, rapporteur. Rien n'a été négligé pour obtenir de meilleures conditions et, comme nous le disons dans le rapport, la distance qui sépare la convention provisoire des premières propositions du ministère, est réellement immense.

Pense-t-on que des négociations nouvelles pourraient amener le Gouvernement à nous faire de plus grandes concessions ? On n'a, je crois, aucune raison de le présumer.

Je désire, quant à moi, faire des choses pratiques et non de la théorie. Je préfère donc en appeler aux Chambres et leur signaler les défectuosités du contrat.

Si de son côté le Conseil préfère assumer la responsabilité de la rupture éventuelle du contrat, je ne le suivrai pas dans cette voie.

Le rapport des Commissions réunies s'est franchement expliqué sur la question de l'adjudication des travaux ; M. Nyssens a insisté pour que cette adjudication soit publique. Il importe, Messieurs, de se demander si, pour des travaux aussi colossaux que ceux dont il s'agit, une adjudication publique, dans le sens ordinaire du mot, serait pratique, serait possible ? Tout entrepreneur peut se charger de la construction d'une maison ; mais il y aura, je pense, peu d'entrepreneurs qui pourraient prendre part à l'adjudication de la construction de murs de quais, le long d'un fleuve comme l'Escaut.

Nous constatons dans le rapport que le Gouvernement semble vouloir renoncer à l'adjudication publique par parties, pour conclure un contrat d'ensemble avec l'entrepreneur qui offrira le plus de garanties de capacités et de solvabilité, en même temps que des conditions favorables.

Parmi ces conditions, les Commissions réunies pensent que doit figurer évidemment le délai réclamé par les soumissionnaires pour l'achèvement des travaux.

Le rapport exprime, en outre, le vœu qu'un grand nombre d'entrepreneurs sérieux et solvables seront appelés à faire leurs propositions.

Et nous terminons en disant que la ville, directement intéressée, aura naturellement à émettre son avis sur les soumissions.

En leur qualité d'associés, l'Administration communale et le Gouvernement devront, évidemment, se communiquer réciproquement les plans, devis, cahiers de charges et les propositions d'exécution relatifs aux travaux qu'ils auront respectivement à entreprendre.

Ainsi, lorsqu'il s'agira pour la ville de faire les travaux d'outillage, nous ne pourrions certainement pas passer outre et en agir à notre guise, sans connaître le Gouvernement.

De même que l'État, pour les travaux lui incombant, devra s'entendre avec nous, de même notre Administration, pour ces travaux à elle, aura à se concerter avec le Gouvernement.

M. NAUTS. — Pourquoi ne pas le mentionner dans la convention ?

M. GITS, rapporteur. Cela n'est pas nécessaire. C'est une chose qui va de soi. Il n'en saurait pas être autrement.

On a beaucoup parlé de M. Malou et du degré de confiance que cet homme d'Etat inspire à certains membres du Conseil communal. La ville a traité avec M. le Ministre des finances, stipulant au nom de l'État belge. C'est là tout ce qu'il importe de savoir. Le nom du Ministre n'y fait rien. Dans quelques mois, dans quelques années, d'autres Ministres peuvent arriver au pouvoir. La convention, si tant est qu'elle soit approuvée et ratifiée, n'en subsistera pas moins, et les engagements pris par le cabinet actuel, lieront tous les ministères qui viendront après lui, jusqu'à la complète expiration du contrat.

C'est surtout au point de vue de l'éventualité d'une érection d'établissements maritimes sur la rive gauche que certaines appréhensions se sont fait jour, et l'on met en doute les assurances et les déclarations faites à ce sujet.

Je n'hésite pas à dire que les déclarations formelles que nous avons reçues à cet égard de M. Malou, représentant l'Etat belge, me rassurent complétement et doivent rassurer la population.

Nous le constatons dans notre rapport : les termes catégoriques dans lesquels M. le Ministre a déclaré que c'est au Nord, sur la rive droite du fleuve et *non ailleurs* que l'extension des établissements maritimes doit avoir lieu, sont de nature à donner tout apaisement ; le Gouvernement ne pourrait désormais, sans manquer à une parole solennelle, accorder les prises d'eau nécessaire pour l'établissement d'une ville maritime sur la rive gauche du fleuve.

En terminant, j'engage le Conseil à approuver la convention. Quoi qu'en dise M. Nyssens, cette approbation si elle est donnée conformément aux conclusions du rapport, ne sera nullement sans réserves. Le Gouvernement et les Chambres prendront connaissance des observations que nous avons formulées dans le rapport.

Et j'espère que les amis d'Anvers parviendront à nous faire accorder les concessions qu'il n'a pas été possible au Collége d'obtenir, malgré toutes ses démarches et toutes ses instances.

— La séance est levée à 11 heures et remises à demain Samedi, 21 Février, à 7 1/2 heures du soir.

—

Séance du 21 Février 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Etablissements Maritimes.—Convention du 16 Janvier 1874.

L'ordre du jour appelle la continuation de la discussion au sujet de la *Convention avec l'État relative à la rectification des quais de l'Escaut, en date du* 16 *Février* 1874.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. Avant de rencontrer les arguments qui ont été produits, hier, j'ai à faire une déclaration préalable.

Lorsque le Collége eut à peine signé la convention, et au

moment de prendre congé de M. le Ministre des finances, j'ai pris la liberté de dire à M. Malou ce qui suit : « Monsieur le Ministre, je ne suis pas content de la convention ; je n'emporte pas à Anvers le sentiment de satisfaction qu'on devrait éprouver après avoir apposé sa signature au bas d'un contrat qui constitue un des actes les plus importants qu'une Administration publique puisse accomplir. »

J'ai tenu à répéter ici publiquement cette déclaration. Nous n'avons pas lieu d'être absolument satisfaits de la convention.

Lorsqu'on relit certaines stipulations, on se sent, malgré soi, pour ainsi dire, pris d'un sentiment d'amertume; je dirai presque d'un sentiment d'hostilité.

On y constate, en effet : les droits d'Anvers méconnus, ou tout au moins une tendance à les méconnaître. Les justes titres que la ville peut faire valoir à la sollicitude du Gouvernement, ne sont pas non plus pris en considération, comme ils devraient l'être. Tout cela, Messieurs, ressort encore plus clairement, lorsqu'on met en parallèle les conditions qui nous sont faites avec les concessions, les privilèges et les faveurs accordés à une société particulière.

Bien souvent, depuis que la convention est signée et depuis que nous connaissons le contrat Strousberg-Limauge, j'ai été pris du sentiment que je viens de faire connaître.

Ce n'est qu'en examinant froidement la situation, que j'en arrive à ne pas regretter ma signature et à persister dans ma manière de voir au sujet de l'utilité qu'il y a pour le port d'Anvers à obtenir l'approbation de la convention par le Conseil communal et sa ratification par la législature.

Malgré que les conditions obtenues ne soient pas ce qu'elles pourraient, ce qu'elles devraient être, le Collége a rempli un devoir en acceptant la convention; son approbation, je la considère également comme un devoir pour le Conseil communal.

Je m'explique.

Ce qui se passe autour de nous, montre clairement qu'il n'y a absolument plus de temps à perdre pour la ville d'Anvers, si elle veut prévenir sa décadence. Tous les ports concurrents s'installent et s'outillent à qui mieux mieux. On y exécute comme à l'envi les travaux les plus considérables, afin d'attirer et de fixer le mouvement maritime et commercial. Outre les extensions considérables que reçoivent en ce moment même les établissements maritimes de Liverpool et de Londres, je citerai les grands travaux qui se font à Hambourg, à Cuxhaven, à Bremerhaven; plus près de nous, à Amsterdam et à Rotterdam et, en face de nous, à Flessingue.

Nous commettrions une véritable faute, en ne saisissant pas l'occasion qui nous est offerte de relever le port d'Anvers, de le mettre à la hauteur voulue, pour pouvoir soutenir avec succès la concurrence de ses redoutables voisins.

Déjà beaucoup de temps, trop de temps a été perdu.

Nous devons aller vite, très-vite, si nous voulons conjurer les dangers dont nous sommes menacés de différents côtés.

C'est pourquoi il serait dangereux, Messieurs, de laisser tomber en quenouille la convention sur laquelle le Conseil doit se prononcer.

Il importe qu'une solution intervienne le plus promptement possible, que nous aboutissions et que nous marchions de l'avant d'un pas résolu.

Ne nous le cachons pas : il se présente de nombreuses circonstances de nature à jeter le discrédit sur notre port

Ils se trompent, ceux qui croient que, dans le port d'Anvers, tout est pour le mieux.

C'est aussi que je sais, de science certaine, que le cas s'est présenté plusieurs fois où de grands navires, destinés à venir à Anvers, ont été dirigés sur d'autres ports, à cause de la réputation d'infériorité qu'on commence à faire notre port.

A l'appui de ce que je viens de dire, je pourrais citer des faits déjà trop nombreux. Je me bornerai, Messieurs, à vous en faire connaître deux ou trois de date récente.

En 1871, le *Glory of the Seas*, un très-grand navire, était destiné à se rendre à Anvers, de même que le *Baltic*, autre grand navire californien. Les capitaines ont refusé. Vous remarquerez, Messieurs, les conséquences auxquelles peuvent entraîner ces faits, encore isolés; ils ne manqueraient pas de se généraliser plus ou moins, pour certaines catégories de grands navires. Or, depuis que la Californie est entrée dans le giron des affaires européennes, il part tous les ans de cette contrée un nombre considérable de navires de grandes dimensions, et ce mouvement ne fera que s'accroître.

Tout récemment, le plus grand navire du monde, les *Three Brothers*, se trouvait en partance pour l'Europe et la charte-partie offerte au capitaine désignait trois ports au choix du capitaine : Liverpool, le Havre et Anvers. Le capitaine acceptait Liverpool et le Havre, tout en récusant Anvers. Malgré l'offre d'une augmentation de frêt pour l'engager à se rendre en notre port, le capitaine persista dans son refus. Et cependant il aurait pu facilement et dans les meilleures conditions de sûreté, arriver à Anvers. Il s'est rendu au Hâvre, où son navire fait en ce moment l'admiration de toute la population.

Dans la séance d'hier, divers orateurs ont formulé des objections contre la convention du 16 Janvier. Tout en rendant hommage aux scrupules des honorables membres, je pense cependant qu'ils ne doivent pas avoir pour conséquence de nous faire amender la convention.

Notre collègue, M. Nyssens, s'est appesanti sur l'absence d'un plan. Cette lacune ne me semble pas aussi sérieuse qu'elle a apparu à M. Nyssens. Qu'est-ce que nous faisons ? Nous débattons les fondements, les bases d'un contrat, à intervenir entre deux parties qui veulent créer une association. Lorsque nous serons d'accord et que le contrat aura été conclu, nous nous préoccuperons des moyens d'exécution. C'est après le vote de la convention par le Conseil et sa ratification par les Chambres, que le moment sera venu d'élaborer le plan de rectification des quais, de même que les détails qui ont trait aux grues, hangars etc. L'approbation de la convention ne saurait, à cet égard, ni rien préjuger, ni rien compromettre. L'Administration communale de la ville d'Anvers sera représentée dans la commission qui aura pour mission l'élaboration du plan. Hier, Messieurs, notre Bourgmestre vous l'a dit : M. le Ministre sera charmé de voir entrer dans cette commission des hommes de métier, des hommes de pratique,

qui, en raison de leurs connaissances spéciales, pourront sans doute fournir des renseignements très-utiles.

Si je regrette avec M. Nyssens que la convention ne stipule pas de largeur minima pour les quais, je dois cependant faire l'observation que ce fait non plus ne préjuge, ni ne compromet rien. La question de la largeur des quais se rattache nécessairement et d'une manière directe au plan même. Dans la lettre du Ministre, qui a été lue hier, il est parlé de l'intention du Gouvernement de donner à la partie la plus étroite des quais, une largeur d'au moins 40 mètres. Mais le Ministre ne veut pas, sur ce point, prendre un engagement contractuel.

Supposons que cette largeur doive ne pas dépasser 40 mètres. S'en suivrait-il que nous devions répudier la convention? Je ne le pense en aucune manière.

Où cette largeur de 40 mètres existerait-elle? Elle n'existerait, dit la lettre ministérielle, que sur une longueur de 250 mètres, à l'endroit du Kranenhoofd. Mais d'abord, Messieurs, il faudrait déduire de cette longueur de 250 mètres toute la largeur de la place du Bourg; au lieu d'exister sur une longueur de 250 mètres, l'étranglement se réduirait à une longueur de 160 à 170 mètres.

En outre, il ne faut point perdre de vue que, le long des quais reconstruits, il ne viendra pas que des steamers de fort tonnage. Nous aurons également à réserver des places aux lignes à vapeur régulières, desservies par des bateaux de petite ou de moyenne grandeur, telles que les lignes du Rhin, celles de l'intérieur, celles de Rotterdam, d'Amsterdam etc. Ces services, pour la plupart très-prospères, ont droit aussi à leur place au soleil.

Pensez-vous, Messieurs, que les travaux, que les installations seraient compromis, au cas où sur une petite longueur des deux côtés du Kranenhoofd la largeur des quais serait d'une quarantaine de mètres seulement et que nous devrions placer en ces endroits les steamers qui desservent les lignes dont je viens de parler? Je ne le pense pas.

Certainement, la largeur de 40 mètres est peu suffisante et s'il ne dépendait que de moi, j'irais minima jusqu'à 60 mètres; mais je maintiens qu'il serait peu sérieux de vouloir répudier la convention parce que dans la partie étranglée des quais, sur une longueur qui n'est pas bien grande, vous n'aurez qu'une largeur de 40 à 50 mètres.

MM. le BOURGMESTRE et l'**Echevin CUYLITS**. C'est très-juste.

M. l'Échevin **VAN DER TAELEN**. M. Nyssens a fait ressortir qu'il n'est stipulé aucun terme d'exécution. Je reconnais que c'est là une objection d'une portée plus sérieuse. En effet, nous ne sommes pas seuls sur place; à nos côtés, nous avons un concurrent et il est certain que la *Compagnie Immobilière* mettra la main à l'œuvre immédiatement après la signature de son contrat définitif. On dit même que ses matériaux sont déjà achetés. J'ignore si c'est vrai; mais cependant on peut assurer que la compagnie ne perdra pas son temps.

Il est à remarquer toutefois, et je me permets d'appeler sur ce point l'attention de M. Nyssens, que, quel que soit l'empressement de M. Limauge, il ne pourra mettre la main à l'œuvre avant que le plan définitif de *tous* les quais ne soit arrêté, de ceux de la ville, comme de ceux de la *Compagnie immobilière*, ces derniers devant se construire en prolongement des nôtres. Dès lors, l'adjudication et la construction des uns et des autres pourront se faire simultanément.

A ce propos, la lettre de M. le Ministre des finances du 11 Février, me permettra de faire un rapprochement. Je demande à pouvoir citer un extrait de la missive de M. Malou, bien qu'elle ait été lue en notre séance d'hier.

Répondant à M. le Bourgmestre, M. le Ministre des finances écrit :

« Votre lettre du 10 courant traite deux points...

» Quant au premier, les Commissions demandent qu'il soit stipulé que les travaux commenceront endéans l'année qui suivra l'approbation des plans et qu'ils seront poursuivis sans désemparer.

» Cette clause ainsi formulée ne signifierait absolument rien, puisque le Gouvernement, ayant à approuver les plans, pourrait, dans la supposition où l'on se place, prolonger à son gré le terme antérieur au commencement des travaux et que la durée de ces travaux n'est pas même déterminée.

» Le Gouvernement s'est expliqué très-nettement à cet égard dans l'exposé des motifs il veut mener les travaux à bonne fin *aussi rapidement que possible*, il a l'espoir fondé que les travaux serontcommencés dans l'année de l'approbation des plans. Veuillez remarquer d'abord, Monsieur le Bourgmestre, que l'intérêt évident de l'État est de commencer et de finir les travaux dans le délai le plus court possible.

» Je vous déclare de nouveau que telle est son intention. »

Si je me rappele bien, M. Nyssens insistait pour obtenir, à défaut d'une garantie réelle, une garantie morale. Ne Ne vous semble-t-il pas que nous avons dans la lettre du Ministre du 21 de ce mois, une garantie morale et même plus? M. le Ministre déclare que le Gouvernement a l'espoir *fondé* que les travaux seront commencés dans l'année de l'approbation des plans.

Quelque diligence que fasse M. Limauge, il ne pourra guère commencer plus vite.

Ce que redoute M. Nyssens, de voir notre voisin être prêt avant nous, et de pouvoir ainsi recevoir chez lui, à son quai, des navires qui, à cause de leur tirant d'eau, ne sauraient accoster chez nous, me semble un peu exagéré; car, comme je l'ai dit, le voisin ne pourra pas commencer les travaux avant qu'il n'existe un plan *général* et *complet*. Mais quoi qu'il en soit des appréhensions de l'honorable membre, on pourrait les signaler à M. le Ministre, en lui demandant de faire commencer les travaux simultanément, le long de la ville et au Sud. Je pourrais appuyer une proposition tendant à faire adresser une demande en ce sens à M. le Ministre et même aux Chambres.

M. Nyssens a traité aussi la question des tarifs. Sur ce point, je crois que nous serons tous d'accord. Les concessions, accordées à la *Compagnie immobilière*, en fait de tarifs, sont excessives. Mais je pense que nous devons en remettre l'examen jusqu'au moment où nous aurons à nous occuper du contrat Strousberg-Limauge. A cette question se rattache, du reste, une lettre que M. le Bourgmestre vient de recevoir de M. le Ministre des finances et dont lecture pourra être faite au moment opportun.

J'arrive à une dernière observation de M. Nyssens, celle qui est relative au mode d'adjudication des travaux. Je crois que l'honorable membre a raison, en ce sens qu'il faudrait insister auprès du Gouvernement pour que le système d'adjudication publique ne soit pas entièrement écarté. En son exposé des motifs, M. le Ministre fait remarquer que l'adjudication pour la reconstruction du quai du Rhin, n'a pas abouti. Ce fait ne prouve rien. Il ne prouve pas, au moins, que si on devait mettre en adjudication tous les travaux de reconstruction des quais, un résultat négatif pareil serait probable. L'adjudication pour la reconstruction du quai du Rhin, n'excédait pas 250 mètres. Or, il faut avoir égard aux frais considérables d'installation qu'exigent des ouvrages de l'espèce,

Les nouveaux quais auront à peu près dix fois la longueur du quai du Rhin, puisqu'ils mesurent environ 2200 mètres. Les frais d'installation pourront donc se répartir sur en ensemble de travaux infiniment plus important.

Il y aura, je pense, avantage à tenter une adjudication publique. Au cas où elle ne réussirait point, le Ministre pourra s'adresser directement à des entrepreneurs qui auraient été recommandés à son choix.

Toutefois, je ne serais pas d'avis d'insérer, quant à cette question d'adjudication, une clause spéciale au contrat. Nous pourrions nous borner à en faire la recommandation à M. le Ministre et j'ose croire qu'il l'accueillera, car il s'agit ici d'une dépense de plusieurs millions,et comme la participation aux recettes sera en raison directe de l'importance des mises respectives, nous avons intérêt à ce que l'État ne dépense pas plus que le strict nécessaire. Le Ministre a pour obligation, à un double titre, de rechercher toute l'économie compatible avec une bonne exécution,

S'il n'est pas partisan absolu du système d'adjudication publique, en cette occurence, et qu'il entend faire à sa guise, il ne me paraît pas possible qu'il puisse se décider de gaîté de cœur à dépenser 16 ou 18 millions, lorsqu'il y aurait chance de pouvoir conclure à raison de 12 ou de 15 millions.

En rencontrant les observations, présentées par M. Nyssens, je pense avoir également rencontré celles que d'autres membres ont fait valoir; les différentes objections que nous avons entendues se confondaient dans le même principe. Je fais abstraction de celles qui concernent plus spécialement le contrat Strousberg-Limauge, dont nous aurons à nous occuper dans une prochaine séance.

Messieurs, nous avons reçu différentes communications, émanant d'associations de cette ville et se rapportant à l'importante question qui est soumise aux délibérations du Conseil communal.

Il y a d'abord la lettre de la *Société commerciale, industrielle et maritime*, transmissive du rapport présenté à cette société par une commission, choisie dans son sein.

Ensuite, la requête et le mémoire imprimé de la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen*.

Puis la pétition de la *Maatschappij van de meesters der vereenigde bouwstielen*.

M. le BOURGMESTRE. — Et la lettre de l'*Eigenaarsbond*.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — C'est vrai. Plus la lettre de l'*Eigenaarsbond*. Cette requête concerne plus spécialement des questions ressortissant au contrat Strousberg-Limauge, dont nous n'avons pas à nous occuper en ce moment.

En premier lieu, le document de la *Société commerciale, industrielle et maritime* que je vais passer en revue, exprime des regrets d'avoir à constater l'absence de tout plan et devis. Je viens de répondre à ce sujet à l'honorable M. Nyssens et je crois pouvoir me borner à cette réponse. Lorsque le contrat sera définitivement conclu entre le Gouvernement et la ville, on pourra s'occuper de l'élaboration de plans. A cet égard, je suis entré dans des détails assez longs. Je pense donc pouvoir me dispenser de m'étendre davantage sur ce point.

La société s'élève contre les prétentions du Gouvernement, en ce qui concerne la propriété du terre-plein des quais. Après tous ce qui a été dit sur ce point, je n'ai plus besoin de faire l'exposé de cette question. Le rapport des Commissions réunies répond, du reste, victorieusement aux raisons alléguées par l'État. Au surplus, ainsi que le rapport le constate, l'admission de la convention aura pour effet de réserver complétement cette question, pendant un délai de 40 ans, sans la préjuger en quoi que ce soit. La *Société commerciale, industrielle et maritime* demande qu'il soit fixé un minimum de mouillage pour la deuxième section des quais à reconstuire, abstraction faite de l'étendue de 1000 mètres de quais au moins pour lesquels un minimum de 8 mètres est garanti. La société voudrait qu'on assure à la seconde section des quais une profondeur baignée de 6 à 7 mètres. Je crois pouvoir dire que, d'avance, il avait été satisfait à cette demande. En effet, le premier projet qui nous fut soumis par M. le Ministre des finances portait que la première partie des quais aurait offert un mouillage de 8 mètres et que, sur toute l'étendue des autres quais, la profondeur aurait varié de 5 à 6 mètres. On obtenait ainsi un ensemble de profondeur suffisant aux plus grands navires. C'est sur l'observation de M. l'Échevin Lefebvre que M. le Ministre a fait disparaître du contrat les désignations spéciales, portant que la profondeur de 8 mètres aurait existé le long des quais du côté Nord, et le mouillage de 5 à 6 mètres du côté Sud. M. Lefebvre a fait remarquer qu'il était impossible de commander sur ce point la nature. Le Ministre l'a immédiatement reconnu. L'action du courant aurait pu produire le contraire de ce que stipulait le contrat, en creusant la profondeur de 8 mètres vers le Sud et celle de 5 à 6 mètres du côté Nord. Ladite clause a donc été remplacée par la stipulation suivant laquelle il devra y avoir, le long des quais de la ville, sur une étendue d'au moins 1000 mètres, une profondeur de 8 mètres au-dessous de marée basse. L'exposé des motifs ajoute que le restant des quais offrira un mouillage de 5 à 6 mètres. A cet égard, nous avons donc toutes les garanties désirables.

Par rapport à l'alignement des quais, la société fait observer que, pour pouvoir en juger, il faudrait connaître le plan. Je réponds que, le plan n'étant pas fait, rien n'est compromis ; lorsqu'il sera dressé, le Conseil statuera.

Au sujet de la stipulation insérée au contrat et suivant laquelle il ne pourra être établi de tranway, sans l'assentiment préalable du Gouvernement sur les quais ou sur la voirie qui les longe, la *Société commerciale industrielle et maritime* formule l'observation suivante :

« Quant au tramway de voyageurs, conséquents avec notre principe, d'après lequel les quais appartiennent et continueront d'appartenir à la ville, nous voulons réserver à celle-ci le droit de concéder un tramway pour voyageurs, raccordé aux lignes de tramway déjà existantes. »

Je crois que la propriété des quais n'a rien à voir dans cette stipulation. Pour le cas où, dans l'esprit du Ministre, il en serait autrement, — ce que je ne pense en aucune façon, — Les Commissions réunies ont formulé leurs réserves. Elles déclarent, dans leur rapport, qu'elles admettent l'assentiment à donner par le Gouvernement, mais à la condition expresse que cela n'implique pas de la part de l'État l'idée d'une reconnaissance de prétentions qu'il a énoncées quant au droit de propriété sur les quais. Je pense, en ce qui me concerne, que la stipulation dont il s'agit a une autre signification. Vous n'ignorez pas, Messieurs, — je crois du reste que le fait vous a déjà été signalé à une séance précédente; — vous n'ignorez pas que le Gouvernement élabore un projet de loi sur les concessions de trams, devant traverser ce qu'on appelle la grande voirie. C'est pour cette raison que le Collége n'a pas, jusqu'ici, donné suite aux deux projets de chemins de fer américains destinés à relier la porte de Wilryck au canal au Sucre et le Dam au marché aux Cochons. Ce seront sans doute des considérations empruntées aux motifs qui ont engagé le Gouvernement à l'élaboration dudit projet de loi, qui auront amené M. le Ministre a insérer dans la convention le paragraphe dont il s'agit. Une partie de la voirie le long du port est comprise dans la route d'Anvers à Lille par Gand (place Verte, rue Reynders, marché au Lin, ruelle de Marie, quai Van Dyck, etc.).

En ce qui regarde la part, revendiquée par le Gouvernement, dans le produit des quais, les pétitionnaires font remarquer que le système du remboursement ou des redevances serait ici appliqué précisement pour un travail d'utilité nationale bien plus caractérisé que ceux qui ont été faits dans d'autres localités, sans leur imposer le sacrifice d'une partie de leurs revenus.

Oui, Messieurs, c'est un point inique dans la convention, mais nous n'avons pu nous y soustraire; nous avons été obligés de faire cette concession au Gouverment; il faut que nous en fassions notre deuil. Pour arriver à l'ensemble des conditions qui forment le contrat, pour parvenir à la somme des concessions que nous avons dû obtenir par pièces et morceaux, si je puis m'exprimer ainsi, il a fallu une grande fermeté, beaucoup d'énergie et de persistance. Anvers, nous ne le savons que trop, n'a pas l'habitude d'être bien traitée par l'État. On peut en trouver la preuve affligeante dans de nombreux dossiers de l'hôtel de ville.

Chaque fois qu'il s'est agi pour la ville d'obtenir l'intervention pécuniaire, des subsides de l'État, tous les ministères qui se sont succédé, ont fait la sourde oreille.

Je vous demande la permission, Messieurs, d'en citer un ou deux exemples au Conseil.

Il y a quelques temps, deux dossiers me sont tombés entre les mains, dont l'un était relatif à l'entrepôt franc, qu'il était question d'établir en 1846. A cette époque, c'était également M. Jules Malou qui se trouvait à la tête du département des finances. Eh bien, il y a au dossier une note de M. le Bourgmestre d'alors, portant qu'on devra renoncer au projet, attendu qu'il n'y a rien à faire avec M. le Ministre.

Le second des deux dossiers dont je parle, est celui concernant la réduction des droits de navigation; il date de 1861. C'était à la veille du rachat du péage de l'Escaut; la ville se montrait disposée à faire de grands sacrifices; ces sacrifices représentaient en quelque sorte sa part contributive dans le rachat du péage. Des demandes, adressées par l'Administration communale au Gouvernement, à l'effet d'obtenir en faveur de la ville une certaine compensation, sont restées sans effet aucun. La ville n'a rien obtenu.

Je pourrais, Messieurs, multiplier ces exemples. Je m'en dispense. Je puis me résumer, en affirmant que la ville d'Anvers a toujours été traitée en paria par l'État.

La rapport le dit à bon droit : ce qu'Anvers possède, il ne le doit qu'à lui-même.

Pour ce qui est donc du partage de bénéfices, stipulé par la convention, si, une fois de plus, le Gourvernement ne se montre pas généreux à l'égard de la ville d'Anvers, montrons qu'au besoin nous savons nous passer de cette générosité et que, sur ce point, nous comprenons mieux que lui les intérêts du pays.

D'autre part, les travaux à entreprendre imprimeront un essor nouveau à notre prospérité commerciale et je crois pouvoir assurer que dans cette prospérité nous trouverons une compensation pour les sacrifices que nous nous imposons aujourd'hui.

A propos de l'art. 9, l'écrit qui nous occupe rencontre la question des tarifs. Celle-ci viendra mieux à sa place, lorsque nous examinerons le contrat Limauge. Cependant je ne puis m'empêcher de reconnaître que les pétitionnaires ont raison lorsqu'ils qualifient de faveurs, les concessions qu'a obtenues à cet égard la Compagnie Limauge. Pour le démontrer surabondamment, il suffira de citer un seul exemple; le voici : Si, dans le cours des temps, une réduction de tarifs, consentie par d'autres ports rivaux, rendait nécessaire un abaissement des droits de navigation à Anvers, il peut se présenter que Gouvernement et Administration communale devront faire humble requête à Sa Majesté l'Immobilière pour qu'elle daigne bien consentir à réduire le taux des péages qu'elle aurait été autorisée à percevoir. On n'a pas trop durement qualifié cette disposition en la traitant d'exorbitante. Nous y reviendrons.

Les observations au sujet des articles 10 et 11 ont déjà été rencontrées.

Quant à l'art. 12, la *Société commerciale, industrielle et maritime* semble croire que le comblement des canaux est facultatif et, comme conséquence, elle redoute que la construction du bassin de batelage ne soit également facultative. Cela semble en effet résulter du contrat Limauge, où il est dit que la création du bassin de batelage suppose la suppression des canaux et qu'il est entendu que, pour le cas où la suppression de trois au moins de ces canaux ne serait pas, dans les six mois à dater de la signature du contrat, décidée pour être faite dans le délai de 4 ans, le concessionnaire aurait la faculté de ne pas construire ou de supprimer le bassin de batelage. Mais la question change tout à fait de face, lorsque l'on consulte la convention entre l'État et la ville qui est postérieure à celle de Limauge. Cette convention prévoit formellement la suppression des canaux. La crainte des pétitionnaires

de ne pas voir construire le bassin de batelage, est donc dénuée de fondement. Les canaux doivent être comblés et par ce fait même la construction du bassin de batelage devient obligatoire.

Je pense, Messieurs, avoir suffisamment répondu aux observations formulées par la *Société commerciale, industrielle et maritime*.

Restent les autres requêtes qui nous sont parvenues. Il y en a de très-volumineuses. Je m'en occuperai tout à l'heure, à moins qu'un autre membre ne veuille se charger de cette tâche.

Avant de terminer, je crois devoir rendre hommage au zèle des membres de la *Société commerciale, industrielle et maritime* qui, en se livrant à côté de nous à un examen approfondi de la convention, ont contribué à éclairer le public sur la grave question que nous avons à résoudre.

Si la convention du 16 Janvier ne répond pas à notre attente, si elle laisse à désirer à certains égards, tout n'est pas perdu. Lorsque le Conseil communal aura approuvé la convention, — et j'aime à croire qu'il le fera, — les Chambres seront appelées à donner leur ratification. J'ai vu avec satisfaction qu'un député de l'arrondissement d'Anvers a été nommé rapporteur. Je ne doute point qu'il aura autant de souci que nous des intérêts de la ville d'Anvers et j'espère que les autres membres de la députation, s'inspirant de l'exemple de leur collègue, défendront les demandes de notre Conseil communal.

J'ai aussi confiance dans les sentiments d'équité des Chambres; j'espère que celles-ci, mettant en parallèle ce que la ville d'Anvers obtient avec ce qu'elle a le droit d'attendre, voudront bien amender la convention dans un sens favorable aux intérêts de notre port et conforme à nos vœux.

J'exprime encore l'espoir que dans le cas où ces sentiments d'équité prévaudraient, M. le Ministre des finances voudra bien y donner son acquiescement.

Pour conclure, je me permets, Messieurs, de vous engager à voter la convention. En la votant, vous poserez un acte dont la population entière vous saura gré.

Tantôt je vous ai rendu attentifs sur les conséquences auxquelles pourrait entraîner le rejet de la convention. Je le répète : la laisser tomber en quenouille serait tout remettre en question et Anvers n'a plus de temps à perdre. Toute attente serait fatale pour notre port; le statu quo c'est la décadence. Déchoir serait périr. La prospérité d'Anvers se trouve sur le bord d'un abîme dans lequel les suites du rejet de la convention pourraient l'entraîner.

M. GITS, rapporteur. Je m'associe aux paroles prononcées par l'honorable Échevin M. Van der Taelen pour remercier les sociétés et les particuliers qui, par leurs études, cherchent à éclairer le Conseil dans la question si capitale qui nous occupe.

Je ne reviendrai plus sur le travail de la Société commerciale; je ne pourrais que répéter ce qu'en a dit mon honorable collègue et ami.

Je veux examiner un instant les deux écrits adressés à l'Administration communale par la *Maatschappij voor haven- en scheepvaartbelangen*, qui s'est fondée récemment en notre ville, dans un but fort louable : celui de la défense des intérêts du port.

Contrairement à ce qu'ont fait hier deux de nos honorables collègues, je crois qu'il importe de ne traiter pour le moment que la question des quais à rectifier; la convention Limauge sera l'objet d'une discussion spéciale.

Au sujet de la convention du 16 Janvier nous avons un droit de veto; à l'égard de l'autre contrat, nous n'avons qu'une opinion à émettre.

Au milieu de considérations très-justes, mais qui s'écartent souvent de la question, ce qui frappe d'abord dans les documents auxquels je réponds, c'est que les pétitionnaires, qui pourtant doivent connaître les besoins sans cesse croissants de la navigation, s'occupent bien plus de la majesté du fleuve, de la beauté et de l'agrément de la promenade des quais.... que de la nécessité d'en permettre l'accès aux steamers qui fréquentent notre port. Ils critiquent notamment la construction de ces hangars, que nous avons vus à Hambourg, qu'on trouve dans tous les ports de quelque importance et qui sont si indispensables à la conservation des marchandises. Par contre, les pétitionnaires présentent à notre admiration les beaux jardins, établis à Londres, en certains endroits, le long de la Tamise.

Encore un pas, et on nous demanderait de transformer nos quais en squares et parterres de fleurs. (*Interruption dans l'auditoire.*)

M. le BOURGMESTRE. — On doit observer le silence. Le public n'est pas appelé à donner son avis.

M. GITS, rapporteur. — Le temps n'est plus, et nous pouvons nous en féliciter, où le terre-plein de nos quais pouvait être considéré comme un lieu de promenade. Je me rappelle encore l'époque, où il n'y avait à Anvers qu'une seule ligne à vapeur, celle de Londres, desservie par le *Soho*. Ce steamer partait le Dimanche et, vers l'heure de son départ, les promeneurs se rendaient au port pour assister à l'embarquement des marchandises et des passagers.

Aujourd'hui, que nos quais sont continuellement encombrés de marchandises, il n'en saurait plus être ainsi; la création de hangars est devenue une véritable nécessité.

L'exemple qu'on nous oppose, est d'ailleurs malheureux. Les jardins, créées à Londres, ne se trouvent pas aux endroits où viennent s'amarrer les steamers qui desservent les grandes lignes de navigation; il n'y a pas de jardins à *Catharina's Warf* ni devant les autres quais réservés aux grands bateaux à vapeur. Ce n'est qu'au delà de *London bridge* qu'on voit des espèces de squares et à cette hauteur, ils ne sauraient donner lieu à des inconvénients, ni créer des embarras au mouvement commercial et maritime.

Les lignes ferrées le long du quai ne trouvent, pas plus que les hangars, grâce devant les pétitionnaires; les locomotives et les trains qui y circuleraient constitueraient, disent-ils, une servitude qui nuirait considérablement aux propriétés situées le long du port... Donc, Messieurs, pas de hangars, pas de lignées ferrées! Le commerce s'arrangera comme il pourra.

Les pétitionnaires combattent également tout projet qui empiéterait sur le fleuve et recommandent celui de 1870. Vous remarquerez, Messieurs, que le rapport, sans être aussi formel, arrive à peu près à la même conclusion. Je dois seulement faire observer que le projet de 1870 lui-même empiéte sur le fleuve, notamment au Nord et au Sud.

Les pétitionnaires déclarent adhérer à la lettre collégiale du 26 Avril 1873; cette lettre dit catégoriquement *que l'exploitation des quais rectifiés* est indispensable au développement commercial. — Par quelle inconséquence peut-on déclarer peu après qu'*il faut laisser à l'avenir le soin de nous apprendre les développements progressifs et les améliorations que devra subir notre rade?*

La raison qu'on donne pour justifier ce *stato quo* est curieuse et mérite de passer à la postérité : c'est, dit-on, parce qu'on *nul ne peut aujourd'hui prévoir de quelle forme et de quelle capacité seront les navires dans un demi-siècle.*

Je me demande ce que feront nos successeurs dans un demi-siècle? Les mêmes difficultés les embrasseront et ils jugeront probablement prudent d'attendre encore un demi-siècle, ce qui fera cent ans! Est-ce là du progrès?

Les pétitionnaires ne me paraissent pas plus logiques lorsque, un peu plus loin, ils recommandent de *rectifier* les quais, mais sans rien empiéter sur la rive *et sans rien emprendre sur l'Escaut;* ils recommandent de *suivre simplement les caprices de la rivière...*

Vous vous direz avec moi, Messieurs, que le problème ainsi posé est plus difficile à résoudre que la quadrature du cercle... Ni avancer, ni reculer et cependant rectifier! — Messieurs les pétitionnaires avaient promis un plan à l'appui de leurs idées; ce plan ne nous étant pas parvenu, nous restons dans l'ignorance de leurs projets.

Le mémoire de la *Maatschappij* nous recommande de faire des quais au Nord, en oubliant que la citadelle est toujours là, malheureusement, et que dans ce voisinage nous ne pouvons absolument rien faire sans la permission du Gouvernement.

A côté de l'expression d'idées arriérées et qui ne sont plus de notre temps, je rencontre dans la pétition des détails très-intéressants et témoignant d'une étude sérieuse au sujet des eaux supérieures de l'Escaut. Le Conseil se rappelle que cette question a été élucidée d'une manière remarquable dans le rapport de M. l'Echevin Lefebvre, en date du 26 Mars 1873. Je crois pouvoir affirmer que cet objet n'est pas perdu de vue par le Gouvernement qui en apprécie l'importance.

Je dois encore relever l'optimisme des pétitionnaires lorsqu'ils déclarent d'abord que la rade d'Anvers n'a pas subi d'altérations sensibles, ensuite que le port n'a rien à redouter de ses rivaux. — Avec une désinvolture que j'ai peine à m'expliquer de la part d'hommes pratiques, ces Messieurs qualifient nos craintes *d'épouvantails soulevés pour les besoins de la cause.* Ils se fient, disent-ils, sur la nature, comme si nous étions ses seuls favorisés, témoins Flessingue, si admirablement située. Quant à nous, Messieurs, nous croyons qu'en bien des circonstances la nature a besoin d'être aidée et que ce serait forfaire à notre devoir que de nous complaire dans une dangereuse sécurité.

Mon honorable ami, M. Nyssens, a déjà combattu la demande d'un sursis de trois mois que proposent les pétitionnaires. Je puis donc me borner à dire que ce sursis aurait pour conséquence d'empêcher le vote des Chambres pendant la présente session et, par conséquent, de reculer d'une année au moins la solution d'une question que je persiste à considérer comme de la dernière urgence.

Je crois avoir répondu, Messieurs, aussi complétement que possible aux observations de la *Maatschappij voor haven en scheepsvaartbelangen* et je pense que ses membres eux-mêmes reconnaîtront, après une nouvelle étude, que plusieurs de leurs observations ne sont pas fondées.

M. l'Échevin ALLEWAERT. — Dans une questisn aussi grave que celle qui nous occupe, on comprend plus que pour toute autre les divergences d'opinion; celles-ci existent au sein du Collége comme au sein du Conseil; chacun de nous juge d'après sa propre appréciation, et, bien que l'acte soumis à l'approbation du Conseil ait été signé par tous les membres du Collége, ils n'apprécient pas tous la convention d'une manière uniforme.

Dans le cours de la présente discussion, nous n'avons encore entendu, pour ainsi dire, que des critiques. Et cependant il n'est pas téméraire d'affirmer que la convention sortira triomphante du débat, qu'elle sera adoptée à une forte majorité.

Il me sera donc permis d'exprimer la conviction que le contrat, intervenu entre le Gouvernement et le Collége, présente quelques avantages et même des avantages assez sérieux.

Il est à remarquer d'ailleurs que les critiques n'embrassent que des détails de la convention et que la plupart des membres qui ont formulé des objections ont pris le soin d'ajouter que celles-ci n'étaient pas de nature à entraîner de la part de leurs auteurs un vote désapprobatif.

De ce fait on peut conclure que nous sommes d'accord sur les bases essentielles de la convention.

Les critiques que nous avons entendues ont, d'ailleurs, leur utilité, leur raison d'être.

Si la convention a des côtés faibles, il est bon qu'ils soient signalés; le Gouvernement et les Chambres seront ainsi à même d'examiner et de tenir compte des objections produites.

Un point qu'il importe de ne pas perdre de vue dans le débat, c'est que la convention est le résultat, la conséquence d'un accord. La ville a dû négocier. Elle n'avait pas à dicter la loi au Gouvernement, mais bien à obtenir le consentement de celui-ci. Les deux parties en cause ont procédé par voie de conciliation, en se faisant réciproquement des concessions. Si on en avait agi autrement, en se tenant de part et d'autre sur le terrain où l'on s'était placé dans le principe, il est évident que les négociations n'auraient jamais abouti.

Remarquons, Messieurs, qu'il s'agissait pour la ville de décider le Gouvernement à se charger d'une des plus fortes dépenses dont il ait été jamais question en Belgique.

Le but que nous nous étions proposé a été atteint parce que la ville d'Anvers a consenti à s'imposer de grands sacrifices. Toutefois, j'ai la conviction que les concessions faites par le Collége ne dépassent pas les limites dans lesquelles il devait se renfermer.

Dès le commencement des négociations, le Gouvernement a exprimé la volonté formelle d'obtenir une compensation, en retour des grands travaux à entreprendre aux frais du trésor. Après bien des luttes, nous avons dû céder sur ce point. Je sais qu'il y a là un principe qui n'a pas été appliqué dans d'autres circonstances; on peut citer un grand nombre de travaux exécutés par l'Etat dans le seul but de satisfaire à des besoins locaux. On a donc inauguré un système nouveau, un système suivant lequel l'intervention du Gouvernement est subordonnée à des compensations à obtenir.

Après avoir épuisé tous les arguments, après avoir vainement invoqué les précédents, nous avons dû accepter.

Nous avons dû consentir à céder au Gouvernement une partie des revenus éventuels des quais à reconstruire. Cela n'est, en définitive, qu'une intervention de la ville dans les frais auxquels les travaux donneront lieu.

On est généralement d'accord pour reconnaître l'équité des bases d'après lesquelles se fera la répartition des recettes; celles-ci seront réparties entre l'État et la ville au prorata des dépenses de premier établissement qu'ils auront faites.

La position de ville sera meilleure qu'elle ne le serait dans le cas où le Gouvernement se bornerait à accorder un subside. Comme associée de l'État, la ville aura le droit d'élever la voix el c'est là un point qui n'est pas à dédaigner.

On a parlé du délai à stipuler pour l'enchèvement des travaux. La ville a le droit d'exiger que l'exécution se fasse dans le plus plus court délai possible. Elle a ce droit, en vertu de la convention même.

Les résultats obtenus sont considérables. Il est temps de le dire. Anvers obtient ce qui a été demandé infructueusement depuis un très-grand nombre d'années.

Nous aurons un quai continu de 3,200 mètres de longueur, en y comprenant la section à construire par la *Compagnie immobilière*; cette immense ligne de quai sera accessible en tout temps pour les plus grands navires.

L'honorable M. Nyssens, très-compétent en la matière, a dit avec raison qu'on ne se rend pas généralement compte du mouvement immense qui se produirait au port après le travail de rectification des quais. Eh bien, Messieurs, ce résultat sera assuré dans un avenir très-rapproché. Pour l'obtenir, qu'avons-nous sacrifié? Une partie des revenus éventuels à résulter des dépenses à faire. Je déclare que si on avait voulu spolier la ville, jamais je n'y aurais consenti.

Nous avons assuré l'avenir. Les travaux n'entraîneront à aucune diminution dans les revenus de la ville. Les quais, dans leur état actuel, ne produisent pas 100,000 fr. l'an. Ce revenu lui est conservé par le prélèvement de cent mille francs stipulé en sa faveur en dehors des frais de gestion. Il est permis de croire d'autre part, que la part de la ville dans le produit des quais suffira pour couvrir l'intérêt de la dépense à faire pour l'outillage. Il n'y a donc pas d'inconnu pour la ville. La convention est un bon oreiller sur lequel on peut se reposer avec une entière confiance dans l'avenir.

Tandis que la convention au sujet de la transformation des anciens terrains militaires a eu pour résultat de grever les contribuables de 1,200,000 fr. d'impôts nouveaux, la convention du 16 Janvier n'imposera pas de charges nouvelles à la population.

C'est là un résultat qu'il importe de faire connaître, parce qu'il est indiscutable.

A mes yeux, les avantages de la convention suffisent seuls pour la faire voter.

Y aurait-il lieu de renoncer aux grands résultats qu'elle assure, à cause de certains inconvénients qui ont été signalés dans la discussion? Serait-ce l'absence d'une stipulation au sujet de la largeur des quais qui pourrait justifier le rejet du contrat? Vous avez entendu, Messieurs les explications données par mon honorable ami M. Van der Taelen. Elles répondent à la question que je viens de poser. Si les quais doivent présenter un étranglement, celui-ci n'existera pas sur la dixième partie de leur étendue.

Quant au délai d'achèvement, la lettre de M. le Ministre des finances s'explique à cet egard dans des termes exempts de toute ambiguité, et dont la portée est d'autant plus grande que les explications se produisent en un moment solennel, pendant que le débat sur la convention est ouvert et que les déclarations du Ministre peuvent peser sur la décision à intervenir.

Je comprends qu'on puisse ressentir une certaine défiance; mais il ne faut pas se laisser aller à des exagérations. Or. dans l'espèce, il semble que la défiance ait pris le caractère d'une maladie. C'est ce que nous avons pu constater notamment dans quelques-unes des pièces qui ont été analysées par M. Gits.

N'avons-nous pas vu, dans l'une des requêtes en questions, développer cette idée bizarre que les travaux projetés n'ont d'autre but que de provoquer sciemment l'ensablement de l'Escaut, afin de permettre au Gouvernement de réaliser d'autant plus facilement la création d'une ville sur l'autre rive? Nous ne devons évidemment pas nous arrêter à de pareilles allégations.

Un point sérieux, dans les observations qui ont été produites, est celui qui concerne la question des tarifs. Il est évident que la ville serait là dans une situation impossible. Nous voulons bien soumettre nos tarifs au Gouvernement, mais pas à la *Compagnie immobilière*. Le fait de cette stipulation, introduite à notre insu, est en opposition flagrante avec les conventions. Il a suffi, d'ailleurs, de signaler la question au Gouvernement; celui-ci a proposé, comme on le verra par la lettre que vient de recevoir M. le Bourgmestre, une modification à la convention Limauge pour obvier à cette clause préjudiciable.

Je crois pouvoir me borner à ces observations. Après avoir donné ma signature, j'émettrai un vote approbatif non pas en rechignant, mais avec la conviction de coopérer à un acte éminemment utile à la ville d'Anvers.

M. NYSSENS. Je suis parfaitement d'accord avec les honorables Échevins sur la grandeur du but à atteindre; mais je n'y vois pas une raison pour passer par des conditions humiliantes.

Des voix. Oh! oh!

M. NYSSENS. Le gouvernement veut nous imposer des conditions humiliantes. Je le maintiens.

M. Allewaert l'a du reste reconnu lui-même pour ce qui concerne la question des tarifs.

Je n'entrerai plus dans de longs développements, après tout ce qui a déjà été dit.

Je dois cependant exprimer mon étonnement de la confiance qu'inspirent au Collége les déclarations de M. Malou. Ce ne sont que des paroles, rien que des paroles. Je n'ai, moi, aucune confiance dans les déclarations de M. Malou.

Si le Collége a des raisons pour motiver sa confiance, qu'il les fasse connaître. A mon tour, je ferai connaître alors les raisons qui m'engagent, moi, à ne pas avoir confiance.

M. Van der Taelen s'est en quelque sorte rangé à l'avis

de M. Malou, en ce qui concerne la largeur des quais. Cependant l'étranglement existera précisément à l'endroit où la plus grande largeur sera nécessaire. Dans la Commission on m'a objecté, sur ce point, que si la largeur devenait tout à fait insuffisante, la ville aurait la faculté de faire des élargissements. Cela ne me donne aucune garantie. Les quais des anciens bassins sont trop étroits, beaucoup de nos rues le sont également et est-ce que pour cela la ville les élargit?

Au sujet du délai d'achèvement, M. Allewaert a dit que la ville, en sa qualité d'associée, pourra faire valoir non-seulement des réclamations, mais qu'elle pourra exiger. On nous oppose la lettre du Ministre, disant que l'Etat veut commencer les travaux dans l'année même de l'approbation des plans. Je me demande d'où vient au Gouvernement cette belle ardeur? Ce n'est pas lui cependant qui a pris l'initiative des négociations qui ont eu pour résultat la signature de la convention provisoire du 16 Janvier. Cette initiative appartient au Collége, à l'Administration communale. Sans les démarches et les efforts du Collége, tout serait peut-être resté dans les cartons.

Je ne me fie donc pas aux assurances de M. Malou. Ces assurances, je le sais, sont nombreuses et variées; M. Malou promet beaucoup, mais on sait que les gens qui sont très-généreux en promesses, les tiennent ordinairement peu.

M. le BOURGMESTRE. Est-ce que vous entendez faire le procès à M. Malou, Monsieur Nyssens? Je ne pense pas que cela convienne. Vous pourriez élaguer cela de votre discours.

M. NYSSENS. C'est de M. le Ministre des finances que je parle.

M. le BOURGMESTRE. Je vous prie de bien vouloir vous circonscrire à la convention. Le débat y gagnera. Nous avons à nous occuper d'un acte du Gouvernement. Nous pouvons donc faire abstraction de toute question de personnes.

M. NYSSENS. Je constate qu'on se montre très-large en promesses, qui seraient superflues si on s'était seulement montré un peu plus explicite, un peu plus précis dans la convention; nous avons le droit, nous avons le devoir de demander des garanties, et puisqu'on semble être si bien disposé, à en juger d'après les assurances et les déclarations qu'on invoque, pourquoi ne pas convertir celles-ci en une ou deux clauses contractuelles supplémentaires? Ce serait bien simple et couperait court à toute difficulté, et les positions en deviendraient d'autant plus nettes.

Mais que nous dit-on? On nous dit: Signez, acceptez la convention sans changements; nous nous arrangerons ensuite.

Quant à ajouter quelque chose à la convention, on n'en veut pas entendre parler; M. le Ministre nous déclare sentencieusement que les amendements seraient absolument inutiles. Voilà où nous en sommes.

On promet beaucoup, mais on n'inscrit rien dans la convention.

Je ne saurais, quant à moi, accepter pour la ville une pareille position.

La clause relative aux tarifs, M. Allewaert l'a reconnu avec moi, nous met entièrement à la merci du Gouvernement, pieds et poings liés. On a soutenu, par rapport à cette question, que la convention Limauge ne nous lie pas. Je ne partage pas cette manière de voir. En réalité, le contrat avec la *Compagnie immobilière* nous lie parfaitement, pour ce qui regarde les tarifs. Sur ce terrain, la Compagnie commandera.

Le Gouvernement, si l'art. 9 de la convention du 16 Janvier est adopté, pourra imposer à la ville l'abaissement de ses tarifs.

M. GITS, rapporteur. Pas du tout.

M. NYSSENS. — Certainement. En vertu du droit, qu'il s'est formellement réservé, de réclamer en tout temps cet abaissement, il peut nous enjoindre de faire telle réduction que bon lui semblerait.

M. GITS, rapporteur. — Je demande la parole.

M. NYSSENS. — M. Gits se trompe, s'il se figure qu'il suffit de protester dans un rapport au sujet de l'un ou l'autre article d'une convention, pour en modifier la portée Si je comprends le français, réclamer veut bien dire ici imposer, prescrire.

Des voix nombreuses. — Non, non.

M. GITS, rapporteur.—Nous disons formellement, dans notre rapport, que l'abaissement des tarifs ne peut impliquer aucun droit absolu pour l'Etat.

M. NYSSENS. — Vous dites cela dans le rapport, oui; mais en quoi cela modifie-t-il la convention? Le rapport, je pense, n'a d'autre but que d'éclairer le Conseil.

M. GITS, rapporteur. — Et les Chambres.

M. NYSSENS. — Eclairer, soit; mais du moment que vos réserves ne sont pas inscrites dans le contrat lui-même, elles n'auront aucune force probante.

Des voix. — Si, si.

M. NYSSENS. — Je ne partage pas cette manière de voir. A l'occasion, le Gouvernement fera autant de cas de votre rapport que d'un chiffon de papier.

M. l'échevin CUYLITS. — J'ai suivi attentivement toute cette discussion si brillante. J'ai prêté une attention soutenue au discours de notre honorable collègue, M. Nyssens, et je dois déclarer qu'à mon avis, il n'a absolument rien refuté de ce qui avait été dit avant lui.

Notre honorable collègue, dans son préambule, a énoncé certains faits sur lesquels nous sommes tous d'accord. La ville d'Anvers n'obtient pas ce qu'elle devrait obtenir; on ne fait pas pour elle ce qu'on aurait dû faire et ce qu'on a fait pour une foule d'autres localités.

Mais il ne s'agit pas de savoir si nous sommes parvenus ou non à faire réparer d'anciens errements injustes.

La convention vaut-elle mieux que rien? Voilà en réalité la question sur laquelle nous avons à nous prononcer.

Nous devons décider si le *Statu quo* nous semble préférable à ce que nous obtiendrions par le contrat du 16 Janvier.

On a dit que la convention renferme des conditions humiliantes.

Si cela était vrai, oh! alors il n'y a pas de doute, nous devons rejeter, nous devons repousser la convention.

M. le BOURGMESTRE. — C'est évident.

M. l'échevin CUYLITS. — Mais en est-il ainsi?

Qu'on dise: certaines conditions du contrat sont difficiles, léonines, dûres à subir, tout cela, je le comprends, parce que je reconnais que l'ensemble du contrat aurait pu être plus doux; mais où est l'humiliation?

Si pour ne pas être humilié, on doit prendre pour soi tout ce que l'objet d'un contrat offre de bon et d'avantageux, sans se préoccuper autrement de son co-contractant, en ce cas, Messieurs, il pourrait y avoir lieu pour M. Nyssens de parler comme il l'a fait.

Notre collègue a prononcé, à plus d'une reprise même, le mot d'humiliation. Mais où est-elle donc? C'est là que j'attendais M. Nyssens. Mon attente a été trompée. Mon honorable contradicteur a parlé d'humiliation sans dire en quoi elle consistait. D'articles humiliants, il n'en a pas désigné dans la convention.

Certes, il y a quelques clauses qui offrent certains inconvénients; mais, comme l'a fait remarquer M. Allewaert, en présence de la grandeur du but à atteindre, ces inconvénients s'effacent.

M. Nyssens a présenté une observation dont je reconnais le fondement, c'est celle qui est relative au droit, concédé à la *Compagnie immobilière* par son contrat, de refuser tout abaissement de tarif. Cette clause, il ne saurait y avoir de doute à cet égard, doit être modifiée dans la convention Strousberg-Limauge.

Je ne m'effraie pas de cette autre observation de M. Nyssens, au sujet du pouvoir accordé au Gouvernement par l'art. 9 de notre contrat. Qu'est-il dit dans cet article? « Le Gouvernement se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abaissement des tarifs, dans l'intérêt du commerce » Mais ce droit, le droit de demander l'abaissement des tarifs quand l'intérêt du commerce l'exige, vous l'avez concédé au Gouvernement en 1863. Votre réglement du 21 Juillet de cette année porte: « Le Gouvernement se réserve de provoquer la révision du nouveau tarif des droits de port de la ville d'Anvers, après que ce tarif aura fonctionné pendant un espace de deux années. » Eh bien, vous ne dites pas davantage dans la convention que nous avons eu l'honneur de vous soumettre.

Laissant de côté la lettre de M. le Ministre des finances au sujet des tarifs à appliquer dans les établissements du Sud, lettre dont il vous sera donnée lecture, je me place dans l'hypothèse où le Gouvernement viendrait invoquer contre nous le contrat Limauge. Mais la réponse serait facile. N'étant pas intervenu dans ce contrat, nous n'avons ni à nous y soumettre, ni à nous en préoccuper; aucune de ses clauses ne saurait nous lier.

Il n'y a pour nous, sur ce point, que l'art. 9 de notre convention, portant :

« Tous les réglements et tarifs concernant la gestion
» devront être approuvés par le Gouvernement.
» Il se réserve en tout temps le droit de réclamer l'abais-
» sement de ces tarifs dans l'intérêt du commerce.
» En ce cas, le préavis sera donné au moins trois mois
» d'avance à la ville. «

Pas un mot de plus.

Il y a ici une obligation contractuelle, dont le Gouvernement ne peut pas faire usage sans notre participation.

Ainsi vient à disparaître le seul argument que pourrait invoquer M. Nyssens pour parler d'humiliation.

On a soulevé la question de confiance, ensuite de déclarations formulées par M. le Ministre des finances. Nous n'avons pas à nous expliquer sur le degré de confiance que nous inspire tel ou tel homme spécial; nous ne nous trouvons ni devant le Ministre des finances, ni devant le Ministre des travaux publics. Nous sommes devant l'État belge. Et lorsque l'État me fait une promesse, soit dans un discours aux Chambres, sait dans une lettre, soit dans un budget, cette promesse m'inspire une confiance entière.

Du reste, on est mal venu, me semble-t-il, de dire à l'État ; je me méfie, alors qu'il se déclare prêt à venir dépenser quelque 30 ou 40 millions en notre ville.

Mais nous n'en sommes plus là. Il y a convention; il y a un contrat qui forme loi pour les parties; si donc l'État manquait à ses engagements, vous pourriez le faire contraindre par les tribunaux.

J'ajoute que je cherche en vain les motifs qui, dans cette affaire, pourraient plus ou moins justifier la méfiance à l'égard du Gouvernement. Je ne trouve rien.

L'État prend les engagements les plus étendus. Non-seulement il va rectifier et reconstruire les quais; il s'engage aussi — et c'est là un engagement redoutable — à établir et à maintenir devant ces quais une profondeur suffisante pour permettre, en tous temps, l'accès des plus grands steamers. L'exécution de toutes ces obligations contractuelles, vous pouvez au besoin la poursuivre en justice. Que voulez-vous de plus?

Au surplus, pourquoi le Gouvernement vous ferait-il des promesses fallacieuses? Ses intérêts les plus vitaux ne se trouvent-ils pas en jeu? Ce fait seul suffirait déjà pour justifier l'entière confiance qui anime le Collége.

Je le répète, la convention peut ne pas réaliser tout ce que M. Nyssens avait espéré; le Collége aussi avait espéré plus. Mais il n'y a rien de parfait et pour parvenir à s'entendre dans des négociations, il faut que chacun y mette un peu du sien.

L'honorable M. Nyssens a beaucoup insisté sur la question de largeur des quais. Nous l'avions fait, avant lui, auprès du Gouvernement. M. le Ministre nous a fait remarquer qu'une belle largeur existerait sur presque tout le développement des quais; il nous a assuré qu'il ferait tout ce qui serait possible pour éviter l'étranglement; mais il déclarait ne pas pouvoir admettre l'insertion dans le contrat d'une clause qui garantirait d'une manière absolue une largeur minima; il existerait, nous disait-il, un angle, une saillie, sur l'un ou l'autre point, que vous auriez le droit de citer l'État devant le tribunal pour en obtenir le redressement; l'Administration communale comprendra, ajouta-t-il, que je ne puis accepter pour le Gouvernement une pareille position.

M. le Ministre nous fit ensuite remarquer, ce que je viens d'avoir l'honneur de vous répéter, qu'il y aurait entre l'État et la ville une parfaite communauté d'intérêts. Si, disait-il, la commission à nommer trouve qu'une largeur de 38, 39 ou 40 mètres ne saurait suffire, fut-ce même pour un seul endroit; si cette commission, dans laquelle seront représentées et l'Administration communale et la chambre de commerce d'Anvers, si cette commission trouve que l'intérêt de tout le monde et d'élargir, pourquoi le Gouvernement n'élargirait-il pas?

Messieurs, je dois le déclarer, l'éventualité d'avoir un étranglement sur une partie des quais, ne me parait pouvoir justifier en aucune façon un vote défavorable à la convention.

Que mon honorable contradicteur me permette de lui adresser une question.

Je suppose que le Conseil, adoptant la proposition qui a été formulée, rejette la convention. 52.

Je suppose que le Conseil, adoptant la proposition qui a été formulée, rejette la convention.

Et puis?

Lorsque nous aurons résolu de rejeter, quoi alors?

Je pense que l'honorable membre n'oserait pas me répondre.

Jamais — c'est ma conviction intime — le Conseil communal ne voudrait assumer la responsabilité de rejeter la convention dans l'état où elle lui est présentée.

J'incline même à croire qu'aucun de nous, en examinant, les choses bien à fond, n'oserait se charger d'une telle responsabilité.

Dans ces travaux, d'une importance colossale, dont la convention assure l'exécution, nous voyons poindre pour la ville d'Anvers un avenir, qu'abandonné à nos propres forces, nous n'aurions peut-être jamais pu atteindre.

Ces travaux, Messieurs, peuvent faire d'Anvers, je dirai même feront d'Anvers ce que le premier citoyen de notre pays, ce que le Roi a souhaité de le voir devenir : le premier port du continent.

Atteindriez-vous le but que nous voyons devant nous, en adoptant le système de M. Nyssens? Je réponds non.

Même dans l'hypothèse la plus favorable, c'est-à-dire l'ajournement de la solution pour un temps plus ou moins long, le système de M. Nyssens nous serait fatal. Il nous plongerait de plus en plus dans l'arriéré; au lieu de marcher de l'avant, nous reculerions et bientôt nous verrions commencer la décadence de notre ville.

Remarquez-le bien, Messieurs, il s'agit ici moins des avantages de la caisse communale proprement dite, que des intérêts vitaux du commerce et de notre port en général.

Si, dans les négociations, il y a eu des points sur lesquels nous avons dû succomber, nous trouvons une ample compensation dans l'ensemble du contrat et c'est ce qui nous commande de l'approuver.

M. GITS, rapporteur. — J'ai demandé la parole en entendant M. Nyssens qualifier d'humiliante la convention du 16 Janvier. M. Cuylits, au nom du Collége, a répondu d'une manière brillante à notre honorable collègue. Je dirai, au nom des Commissions réunies, que celles-ci n'auraient jamais conclu à l'approbation d'un contrat qui aurait pu avoir pour effet d'humilier la ville d'Anvers. Notre ville n'a pas l'habitude de se laisser humilier. Le rapport des Commissions prouve bien, du reste, quels sont nos sentiments à cet égard. Si, en quelques points, l'exposé des motifs semble vouloir méconnaître nos justes droits, nous avons, dans notre rapport, combattu vigoureusement cette tendance.

Au sujet de l'art. 9, nous avons exprimé nettement notre manière de voir. Il n'y a pas d'équivoque possible. Nous ne reconnaissons à l'Etat aucun droit absolu quant à l'abaissement des tarifs; nous déclarons que la réduction des tarifs doit, le cas échéant, naître du consentement des deux parties en cause, et au cas où cela ne donnerait pas tout apaisement à M. Nyssens, je suis tout prêt à n'émettre mon vote que sous la réserve expresse et formelle inscrite dans le rapport.

Celui-ci, il me reste à faire cette observation à M. Nyssens, est tout aussi officiel que l'exposé des motifs; c'est notre exposé des motifs à nous.

M. NYSSENS. M. Cuylits m'a demandé ce qui adviendrait, la convention étant rejetée. Ce rejet, Messieurs, je ne le propose pas. Je veux adopter la convention; mais je ne veux pas le faire sans réserves.

M. LE BOURGMESTRE. — Dès que vous stipulez des réserves, elle tombe.

M. NYSSENS. — Je ne vois pas cela du tout. Il est vrai que le Gouvernement pourrait peut-être lui aussi vouloir apporter quelques modifications au contrat. Cela étant, nous examinerions ses propositions.

On s'effraie des quelques conditions que je voudrais voir stipuler? Qu'avons-nous à craindre? Que le Gouvernement reprenne les quais?

M. GITS, rapporteur. — Non.

M. NYSSENS. — Je ne le pense pas non plus. La prétention que le Gouvernement a avancée à cet égard, je ne la considère pas comme sérieuse.

DES VOIX. — Elle ne l'est pas.

M. NYSSENS. — Qu'avons-nous à craindre?

M. GITS, rapporteur. — Le *statu quo*.

M. NYSSENS. — Il ne se prolongerait que pendant le temps qu'il faudrait pour terminer les nouvelles négociations, qui seraient devenues nécessaires. Et comme il ne s'agirait que de se mettre d'accord sur quelques points, cela ne prendrait probablement pas beaucoup de temps.

Lorsque j'ai parlé d'humiliation, je n'ai fait allusion qu'à l'art. 9. Je sais que le Collége n'aurait pas signé une convention humiliante. L'art. 9 n'est humiliant que par le n° 5 de l'art. 1r du contrat de la *Compagnie immobilière*, que le Collége ne connaissait pas au moment où il donnait sa signature à la convention du 16 Janvier.

M. ELSKAMP. — Je crois que la question est épuisée, que tout a été dit pour et contre. Aussi n'ai-je pas pris la parole que pour formuler une seule observation. Je pense, Messieurs, que le Gouvernement réserve à nos députés l'obtention de quelques faveurs et qu'ils obtiendront eux les concessions que le Collége, malgré tous ses efforts, n'a pu obtenir.

M. l'Echevin LEFEBVRE. — Je tiens, Messieurs, à motiver brièvement mon vote, qui sera approbatif. Après avoir signé la convention, je l'adopterai comme membre du Conseil, parce que j'ai la conviction qu'elle produira des effets dont la portée sera considérable pour le port et la ville d'Anvers.

Est-ce à dire que je sois complétement satisfait de la manière dont notre ville a été traitée dans la répartition des grands travaux exécutés en ces dernières années? Non. Loin de là. Nous aurions dû être mieux lotis. La ville d'Anvers a les mêmes droits aux subsides du Gouvernement que les villes de Liége, de Bruxelles, de Gand. C'est ce qu'on perd malheureusement trop de vue dans les sphères gouvernementales.

Le Conseil sera unanime pour reconnaître que le *statu quo*, en ce qui concerne nos établissements maritimes, doit absolument finir. Il n'a que trop duré.

Nous sommes en possession d'un des plus beaux fleuves du monde; nos quais peuvent être rendus accessibles aux plus grands navires; le terre-plein de nos quais offre un instrument admirable pour l'établissement d'un outillage parfait.

La convention du 16 Janvier permettra de nous organiser d'une manière complète, de faire du port d'Anvers un port modèle.

Sachons donc prendre notre parti de certains inconvénients que la convention peut présenter, pour ne considérer que le grand côté de l'œuvre. Anvers, j'ose le prédire, s'en trouvera bien.

Guidé par les considérations que je viens d'indiquer, j'accorderai mon vote à la convention avec la conscience du devoir accompli.

M. le BOURGMESTRE. — Personne ne demandant plus la parole, je déclare close la discussion générale. Avant de passer à celle des articles, je dois faire remarquer que, contrairement à la manière de voir de M. Nyssens, le rejet d'un article infirme toute la convention, à moins que le Gouvernement ne se rallie à l'amendement qui serait voté par le Conseil. Le rejet ou la modification d'un article délierait en tous cas MM. les Ministres de leurs engagements envers la ville.

— Art. 1er.

M. DE WINTER. — Ne conviendrait-il pas de demander certaines garanties au sujet de la composition de la commission qui sera chargée d'élaborer le plan ? Il faut que la ville d'Anvers puisse déléguer des ingénieurs pour faire partie de cette commission. La question me semble avoir une importance réelle. Le Gouvernement pourrait venir avec un plan qui ne nous conviendrait d'aucune façon, de manière que nous aurions à faire des démarches pour en obtenir la modification après coup. Mieux vaut s'y prendre à temps. Je sais que l'assurance a été donnée que la ville serait représentée dans la commission. Mais je voudrais voir inscrire à ce sujet une garantie dans le contrat même.

M. le BOURGMESTRE. — Votre proposition a-t-elle pour but l'expression d'un vœu ou l'amendement de l'article ?

M. DE WINTER. — Je me borne à émettre un vœu. Je ne voterai pas contre l'article. Je demande que le Gouvernement veuille y inscrire que la ville pourra se faire représenter par son ingénieur ou un autre ingénieur à désigner par elle dans la commission qui sera chargée de dresser le plan définitif.

M. le BOURGMESTRE. — Le Collége appuie ce vœu.

M. l'Échevin CUYLITS. — Qui sera exaucé.

M. NAUTS. — J'appuie d'autant plus la proposition de M. De Winter que ce n'est que sous cette condition que je voterai la convention. Il faut que la ville soit parfaitement représentée dans la grande commission.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Je crois que les honorables membres obtiendront pleine et entière satisfaction. L'exposé des motifs dit à ce sujet : « Si le projet de loi est adopté, l'alignement définitif des quais sera fixé après avoir consulté les hommes de science ou d'expérience qui peuvent le mieux prévoir l'influence favorable ou mauvaise de tel ou tel changement artificiel sur le régime assez capricieux d'un fleuve à marée. » Ces hommes d'expérience doivent naturellement se trouver dans Anvers. D'après ce que j'ai appris, M. le Ministre verrait avec plaisir entrer dans la commission quelques-uns des membres des sociétés qui se sont spécialement occupées de l'étude de la question à résoudre.

M. LE BOURGMESTRE. — Le Collége appuiera fortement le vœu exprimé par les honorables membres.

— L'article 1r, sous réserve du vœu précité, est adopté.

Les articles 2, 3 et 4 sont successivement adoptés.

Art. 5.

M. GITS, rapporteur. — Il sera acté que le vote de l'art. 5 a lieu sous la réserve, inscrite dans le rapport, que l'assentiment préalable à solliciter du Gouvernement pour pouvoir établir des tramways sur les quais ou sur la voirie qui les longe, n'implique pas de la part de l'État l'idée d'une reconnaissance de son prétendu droit de propriétaire ?

M. l'Échevin CUYLITS. — On peut l'acter, mais il n'y a pas le moindre doute à avoir à cet égard.

M. LE BOURGMESTRE. — La réserve sera actée.

— L'art. 5 est adopté.

Les articles 6, 7 et 8 sont successivement adoptés.

Art. 9.

M. NYSSENS. — J'ai combattu cet article. Je n'ai donc plus besoin d'entrer dans de nouveau détails. Il est certain que le mot « réclamer » ne saurait avoir d'autre signification qu'*exiger*.

PLUSIEURS VOIX. Non, non.

M. NYSSENS.—Réclamer et exiger sont des mots synonymes. A mon avis, si le mot « réclamer » était maintenu, l'article 9 donnerait au Gouvernement le droit de venir vous dire : « aujourd'hui vous prélevez 1 franc pour tel ou tel usage de vos grues ; dans trois mois, vous ne prélèverez plus de ce chef que 50 centimes. » Il n'y a pas d'autre explication possible.

M. GITS, rapporteur. — Moi j'en donne une autre. Je prétends que l'article 9 ne permet au Gouvernement que de demander, de proposer.

M. le BOURGMESTRE. — S'il en était autrement, il n'y aurait plus de contrat. Il faut que les deux parties se mettent d'accord.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN.— S'il y a lieu, l'abaissement des tarifs se fera de commun accord.

M. GITS, rapporteur. — C'est ce qui se trouve acté au rapport.

M. NYSSENS. — Vous acterez ce que vous voudrez, vous ne changerez pas la signification du mot.

M. GITS, rapporteur.— Nous ne votons l'article qu'après en avoir déterminé la portée.

M. NYSSENS. — Vous le voterez donc conditionnellement. Sans la restriction susdite, vous ne l'admettriez pas ?

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Réclamer ne saurait vouloir dire autre chose que demander, proposer. Au cas où le Gouvernement ne serait pas d'accord avec nous sur ce point, il devra s'expliquer et nous examinerons ses explications. En attendant, nous pouvons admettre l'article tel quel.

M. NYSSENS. — Il vaut mieux ne pas faire ce détour et dire en une fois ce que vous voulez.

M. le BOURGMESTRE. — M. Nyssens propose-t-il un amendement ?

M. NYSSENS. — Oui, certes. Je propose de remplacer le mot « réclamer » par « demander. »

M. le BOURGMESTRE. — Cet amendement est-il appuyé ?

M. NAUTS. — Moi je l'appuie.

M. GITS, rapporteur. — Je me demande à quoi servirait ce changement de mot, si nous déterminons parfaitement la portée de notre vote sur l'art. 9, tel qu'il figure dans la convention ?

M. le BOURGMESTRE. — Je vais mettre aux voix l'amendement de l'honorable M. Nyssens.

— L'amendement est rejeté par 23 voix contre 2 et 1 abstention (M. De Winter).

Ont voté contre : MM. De Beunie, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Markelbach, Pulinckx, Ragheno, Robyns. Segers-Baée, Segers, Llaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Claeys, Cuylits, de Wael.

Ont voté pour : MM. Nauts, Nyssens.

S'est abstenu : M. De Winter.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — L'interprétation de l'article n'en reste pas moins maintenne, conformément à l'art. 9.

M. GITS, rapporteur. — Cela est entendu.

— L'art. 9 est adopté, conformément à ce que stipule à son égard le rapport des Commissions réunies.

Les articles 10 à 14 sont successivement adoptés.

Art. 15.

M. le BOURGMESTRE. — Il reste entendu que cet article est modifié, par suite de la prolongation du délai.

— L'art. 15 est adopté.

M. le BOURGMESTRE. — Nous passerons au vote sur l'ensemble de la convention.

M. NYSSENS. — Avant de procéder à ce vote, je dois rappeler les deux points non prévus dans la convention, savoir : le délai d'achèvement et la largeur minima des quais. Je propose de ne pas adopter le contrat, sans y avoir intercalé deux stipulations, à l'effet de régularisér ces deux points.

M. le BOURGMESTRE. Je dois de rechef faire remarquer que l'adoption de ces articles entraînerait l'invalidation du contrat.

M. DE WINTER. J'ai soulevé hier ces deux questions. Je partage l'avis de M. le Bourgmestre qu'en cas d'adoption de la proposition de M. Nyssens, le Ministre aurait la faculté de retirer la convention. Cependant, l'objet me semble assez grave pour exprimer le vœu qu'il soit prévu dans la convention définitive. Je pense que nous devons faire le possible pour obtenir du Gouvernement qu'il nous donne une garantie à cet égard. J'appuie donc M. Nyssens, non pas pour amender le contrat par des articles additionnels, mais pour exprimer un vœu dont j'espère qu'il sera tenu compte.

M. le BOURGMESTRE. Mais, Messieurs, ce que M. Nyssens propose, nous l'avons demandé au nom des trois commissions réunies. Je vous ai fait connaître ce qui nous a été répondu. Si le Conseil le désire, nous transmettrons de nouveau le vœu dont il s'agit. Toutefois, je dois déclarer que, quant à moi, je considère cela comme inutile. Les raisons, données sur ce point par M. le Ministre, me paraissent péremptoires et concluantes.

M. DE WINTER. — Les études se poursuivent et ce qui a semblé inutile ou impossible pour la convention provisoire, peut être jugé autrement quand il s'agira de la convention définitive.

M. NAUTS. — Je partage la manière de voir de MM. Nyssens et De Winter en ce qui concerne l'opportunité des stipulations en question ; mais je me déclare satisfait pour autant qu'on émette le vœu....

M. le BOURGMESTRE. ...De voir déterminer un délai fatal pour l'exécution des travaux et une largeur minima pour les quais ?

M. NAUTS. — Oui.

M. le BOURGMESTRE. — Reste la proposition de M. Nyssens, qui demande formellemeut d'amender la convention.

M. NYSSENS. — Ma prososition a pour objet deux questions distinctes. Elle n'est pas appuyée, quant à la première. Peut-être le sera-t-elle pour la seconde.

M. le BOURGMESTRE. — L'amendement qui se rapporte à la fixation d'une largeur minima de 60 mètres pour les quais, est-il appuyé !

M. MARKELBACH. — Moi, j'appuie la demande de M. Nyssens.

M. le BOURGMESTRE. — Je mets donc l'amendement aux voix.

— Il est rejeté par 24 voix contre 2.

Ont voté contre : MM. De Beunie, De Winter, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Nauts, Pulinckx, Ragheno, Robyns, Segers-Baée, Segers Slaets, Surement, Van Delft, Vanden Nest, Vander Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Claeys, Cuylits, de Wael.

Ont voté pour : MM. Markelbach, Nyssens.

M. l'Échevin **VANDER TAELEN.** — Ne serait-il pas bon de prendre acte du vœu exprimé par M. De Winter ?

M. le BOURGMESTRE. — Si l'assemblée adopte la convention, nous ferons connaître, en transmettant la résolution au Gouvernement, que le Conseil a insisté sur la fixation d'un terme d'achèvement et sur celle d'une largeur minima de 60 mètres pour les quais.

M. DE WINTER. — Des vœux analogues sont exprimés par les Commissions réunies.

M. l'Échevin **VANDER TAELEN.** — Si j'ai bien compris, M. Nyssens hier a fortement insisté en faveur de l'adjudication publique des travaux.

M. l'Échevin **CUYLITS.** — Certainement.

M. NYSSENS. — J'ai, en effet, fortement insisté sur ce point et je pense qu'il importe de le signaler.

M. l'Échevin CUYLITS. — Bien entendu sans obligation pour le Gouvernement de prendre le plus bas soumissionnaire.

M. LE BOURGMESTRE. — La discussion est close. Je mets aux voix la convention du 16 Janvier, en son ensemble.

— Elle est adoptée par 24 voix contre 2.

Ont voté pour : MM. De Beunie, De Winter, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Nauts, Pulinckx, Ragheno, Robyns, Segers-Baée, Segers, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Claeys, Cuylits, de Wael.

Ont voté contre : MM. Markelbach, Nyssens.

M. LE BOURGMESTRE. — La convention est donc adoptée. Il reste entendu, Messieurs, que le Collége insistera au nom du Conseil sur les points suivants :

1° La ville sera représentée par son ingénieur ou d'autres délégués compétents dans la commission qui sera chargée de dresser les plans de rectification ;

2° L'adjudication publique des travaux, sans rien préjuger quant au choix de l'entrepreneur ;

3° La fixation, dans les limites du possible d'une largeur minima de 60 mètres pour les quais ;

4° Le délai d'achèvement.

M. GITS, rapporteur. Plus les réserves quant aux articles 5 et 9, établissement de tramways et réduction de tarifs.

M. LE BOURGMESTRE. — Évidemment. Les observations du rapport ne seront pas oubliées.

Séance du 23 Février 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Établissements maritimes. — Transformations de la Citadelle du Sud.

La séance est ouverte à 7 1/2 heures du soir.

M. le BOURGMESTRE. Messieurs, l'ordre du jour appelle l'examen de la convention, intervenue le 10 Janvier 1874 entre M. le Ministre des finances et la *Compagnie immobilière de Belgique*. La parole est à M. Lefebvre pour la lecture du rapport.

M. l'Échevin LEFEBVRE, au nom des Commissions réunies du commerce, des travaux et des finances, donne lecture du rapport daté du 9 Février 1874. (Voir page 366.)

M. le BOURGMESTRE. A notre dernière seance, j'ai fait connaître que nous avions reçu une lettre de M. le Ministre des finances, qui se rapportait bien plus à l'objet dont nous avons à nous occuper aujourd'hui qu'à la question figurant à notre ordre du jour du 21 de ce mois. Je vais donner lecture de cette lettre; chacun de vous, Messieurs, en a reçu une copie par nos soins. Voici ce que M. le ministre écrit :

Bruxelles, le 21 Février 1874.

Monsieur le Bourgmestre,

Je me suis mis d'accord avec la *Compagnie immobilière* de Belgique pour ajouter au n° 6 de l'art. 1er de la convention du 10 Janvier 1874 (immédiatement avant le n° 7) la disposition suivante :

« Toutefois le Gouvernement pourra, en ce qui con-
» cerne les quais reconstruits par l'État, réduire un
» ou plusieurs des tarifs ; mais, dans ce cas, la société
» pour faire la même réduction, obtiendra, si elle le
» demande, la bonification par l'État de la différence
» de tarif suivant comptes à dresser annuellement. »

Cette clause prévient une difficulté qui pouvait naître de la combinaison du n. 6 de l'art. 1er de la convention du 10 Janvier 1874 avec l'art. 9 de notre convention du 16 du même mois.

Je ne doute pas que la disposition additionnelle transcrite ci-dessus ne vous paraisse utile pour mieux garantir notre liberté d'action commune quant aux tarifs, conformément à l'art. 9 précité.

Agréez, je vous prie, Monsieur le Bourgmestre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Ministre des finances,
(*singné*) J. MALOU.

Les deux derniers alinéas du n. 6 de l'art. 1r de la convention Limauge sont conçus ainsi qu'il suit :

« Les tarifs pour la perception d'autres taxes seront soumis à l'approbation préalable du gouvernement, qui devra se prononcer dans les trois mois.

» Le tarifs une fois arrêté ne pourra être réduit que du consentement du concessionnaire, et ce tarif devra être appliqué d'une manière uniforme pour tous les navires abordant au quai à l'Escaut, depuis l'écluse du Kattendijk jusqu'à l'extrémité amont du quai de la citadelle. »

Avec la nouvelle disposition, ils se compléteraient de la manière suivante :

« Toutefois le Gouvernement pourra, en ce qui concerne les quais reconstruits par l'Etat, réduire un ou plusieurs des tarifs; mais dans ce cas, la société, pour faire la même réduction, obtiendra, si elle le demande, la bonification par l'Etat de la différence de tarif suivant comptes à dresser anuellement. «

M. NYSSENS. — Si la question, que nous avons eu à résoudre dans la dernière séance, avait une importance considérable pour la ville d'Anvers, celle dont nous avons à nous occuper ce soir me semble avoir encore plus de gravité au point de vue de notre avenir commercial.

Depuis que j'ai l'honneur d'être Conseiller communal, je me suis souvent dit et je l'ai dit également à plusieurs de mes collègues, que la ville d'Anvers aurait dû s'efforcer de se substituer à M. le docteur Strousberg pour la transformation des terrains de la citadelle du Sud, bien entendu d'après un plan modifié. Il paraît que le Collége était du même avis, puisque aussitôt qu'il a eu connaissance des nouveaux plans de transformation, il a demandé l'option en faveur de la ville.

A cette demande d'option, datée du 15 Décembre, M. le Ministre des finances répond le 27 Décembre par une fin de non-recevoir dans les termes les plus ambigus. Il informe en même temps le Collège qu'il a réservé à la ville d'Anvers la faveur de reprendre la construction et l'exploitation des quais et du bassin de batelage, en d'autres termes une opération ruineuse pour la ville, mais faisant admirablement le compte de la *Compagnie immobilière*. M. le Ministre ajoute : *Vous apprendrez sans doute avec plaisir ce résultat....*

Nous sommes donc menacés d'avoir à côté de nous une société puissante ayant derrière elle une autre société bien plus puissante encore, qui aura à exploiter des quais et un bassin de batelage en concurrence avec les quais de la ville et qui aura intérêt à amener le mouvement et la vie dans le nouveau quartier qu'elle aura à créer. Les modifications accordées à la *Compagnie immobilière* suppriment trois grands bassins qui existaient dans le plan primitif et changent l'entreprise de M. le docteur Strousberg, que tout le monde considérait comme hasardeuse, en une brillante opération.

En effet, au lieu de 35 hectares de terrains qui restaient disponibles d'après le premier plan, il y a 89 hectares disponibles d'après le plan modifié et, de plus, une économie de plusieurs millions du chef de la suppression des bassins projetés.

Il me semble élémentaire qu'avant de supprimer d'un trait de plume trois grands bassins, la ville aurait dû être entendue. Mais non, toutes les négociations pour la modification des plans se sont faites dans l'ombre et le mystère. Il me semble encore que si le Gouvernement avait eu le moindre souci de ses devoirs envers la nation, les faveurs qu'il déverse à pleines mains sur une société, c'est à la ville d'Anvers qu'il aurait dû les offrir. Il est incontestable.

Messieurs, que la reconstruction de nos quais donnera de grandes facilités à la navigation à vapeur, mais cela est bien loin de suffire; nous allons avoir à nous occuper sans aucun délai de la construction au Nord de nouveaux bassins, de l'augmentation du nombre des cales sèches, dont le besoin se fait vivement sentir chaque jour. Il nous faut à cet effet une écluse maritime au Nord des bassins du Kattendyk, écluse que le Gouvernement s'est engagé à construire et pour laquelle un premier crédit a été voté par les Chambres, il y a environ deux ans. Eh bien, que voyons-nous dans l'exposé des motifs? MM. les Ministres des finances et des travaux publics disent, sans autre façon, à la page 8, que *ce crédit est devenu sans objet*, et ils proposent de l'utiliser à la reconstruction des quais. Ainsi la construction d'une écluse et des quais au Nord des bassins du Kattendyk sont abandonnés, complétement abandonnés!

De l'avis de tous ceux qui prennent à cœur l'avenir commercial d'Anvers, c'est par là qu'on aurait dû commencer; on pouvait construire au Nord des bassins du Kattendyk un millier de mètres de quais avec un mouillage superbe; mais le Gouvernement ne veut plus en entendre parler et il trouve que tout est au mieux dans le meilleur des mondes...

C'est ici, Messieurs, que gît le danger et ce danger est immense; il faudrait être aveugle pour ne pas le voir.

Cette société puissante qui a intérêt, comme je vous le disais, à attirer le mouvement dans le quartier qu'elle aura à transformer, donnant ainsi une plus-value à ses terrains, n'exercera-t-elle pas une influence néfaste sur la décision du Gouvernement à notre égard? Cela ne me semble pas douteux et, à mon avis, l'action s'en fait déjà sentir. C'est le moment de faire un appel énergique à nos représentants à la Chambre, car ici nous n'avons pas voix délibérative et autant j'eusse voulu voir le Conseil communal réclamer lui-même des garanties dans la question de rectification des quais, autant je compte sur nos représentants pour empêcher la ruine du commerce et de la ville d'Anvers.

Je partage, sur cette question, l'opinion de la *Société commerciale* qui dit : que dans les conditions où la rétrocession de la citadelle du Sud se fait aujourd'hui (abstraction faite du pont sur l'Escaut), la ville d'Anvers aurait sans doute profité de l'option de la reprise de la transformation de tous terrains, immeubles et dépendances de la citadelle du Sud, si elle lui eut été offerte, et elle croit que, fallut-il pour l'obtenir, faire un sacrifice, elle devrait encore demander cette option. J'ajoute, moi, qu'au prix même d'un sacrifice de plusieurs millions, la ville ne doit pas reculer; l'avenir d'Anvers en dépend.

Je fais donc un appel, non-seulement à nos représentants, mais à la Chambre tout entière pour repousser une convention qui doit avoir pour conséquence d'enrayer le développement de notre port et du commerce de la Belgique. Dans des questions comme celles-ci, on n'est plus ni libéral ni clérical, on est Belge avant tout!

M. GITS. — Messieurs, pour quiconque a comparé la convention du 10 Janvier avec la convention Strousberg, il est hors de doute que la première est infiniment plus avantageuse pour le concessionnaire que celle qu'elle est appelée à remplacer.

Des conditions fort dures étaient imposées au docteur Strousberg; une grande partie de ses terrains — 48 hectares— devaient être appropriés à des établissements maritimes, de sorte qu'il restait peu de chose pour la revente, après défalcation de la voirie. De plus, les dépenses étaient considérables.

Aujourd'hui tout est modifié : sur la vaste superficie de la citadelle du Sud, il ne sera empris que 4 hectares pour un bassin de batelage. Tout le reste devient terrain à bâtir; l'opération, de désastreuse qu'elle était, devient brillante.

Il n'est donc pas étonnant, qu'en apprenant ces modifications, le Collége échevinal se soit empressé, dès le 15 Décembre, de demander l'option au Gouvernement. Tout en faisant une bonne affaire, la ville eut évité ainsi la fâcheuse ingérence d'une société particulière dans ses établissements maritimes.

A cette juste demande, M. le Ministre a opposé un refus pour des raisons qui ne me paraissent pas concluantes. En effet — comme je viens de le dire — M. Strousberg ne se borne pas à céder sa concession; l'État intervient et la modifie tout à l'avantage de la nouvelle société. Il pouvait refuser cette intervention et, suivant le désir de la ville, entamer avec elle des négociations.

Mais cela n'eût pas fait l'affaire de ces puissants financiers qui s'abritent sous le nom de *Compagnie immobilière*, et dont les intérêts paraissant à certaines gens plus sérieux que ceux de la ville d'Anvers.

Celle-ci a donc été sacrifiée, sans qu'on lui ait donné le temps de faire de nouvelles démarches, et il me paraît certain que lorsque le Gouvernement demandait le 27 Décembre l'opinion du Collége sur la nouvelle transformation, tout était décidé.

Il est vrai que M. le Ministre ménageait à la ville une surprise agréable; tout n'était pas perdu pour elle. Une option lui était réservée : celle de la reprise des quais et du bassin de batelage.

Le rapport sur la convention du 16 Janvier démontre que cette faculté de la reprise n'est qu'une fiction; il importe d'insister encore sur ce point.

Tous les travaux sont à la charge de la ville; d'après le calcul de l'honorable Échevin M. Lefebvre, il y en a pour environ 12 millions; ajoutez-y 3 ou 4 millions pour l'outillage; ajoutez-y surtout 3,700,000 fr. pour le terrain, soit un total d'environ 20 millions, représentant un intérêt de fr. 900,000, à recouvrer au moyens des droits de quai, etc.

Et à qui profiteront ces travaux? A la *Société immobilière*, dont les terrains acquerront ainsi une plus-value considérable.

Bien plus, Messieurs, et c'est ici que la spéculation se montre dans toute sa laideur, la ville ne payerait pas seulement les terrains appartenant réellement à la compagnie, mais elle paierait aussi ceux que, pas ses murs de quais, elle aurait acquis à ses frais exclusifs sur le fleuve.

C'est ainsi que pour 40,000 mètres cédés réellement, la ville aurait à payer 3,700,000 fr., soit brut 94 fr. le mètre, quand la société ne paie à l'État que fr. 14.30, réalisant ainsi sans rien faire un bénéfice de près de 80 fr. le mètre!

Vous avouerez, Messieurs, que voilà une belle opération! Se faire payer huit fois la valeur du terrain cédé et avoir pour rien des travaux qui font valoir les terrains avoisinants! Mais la ville ne se laissera pas prendre à ce piége financier.

Il n'en est pas moins regrettable qu'elle ne puisse exploiter elle-même le bassin de batelage; il est fâcheux que les bateliers et les négociants doivent être abandonnés à la merci d'une société particulière, qui envisage bien plus le bénéfice à retirer de l'exploitation que l'intérêt général qui, seul, guide les Conseillers qui ont l'honneur de siéger dans cette assemblée.

Espérons, cependant, que tout ne sera pas perdu et que les Chambres trouveront à apprécier, mieux que ne l'a fait le Gouvernement, les intérêts du batelage, si dignes d'être défendus.

Vous parlerai-je du pont qui préoccupe à si juste titre la population? — Le Gouvernement, dans son exposé des motifs, parle *d'intérêt militaire et stratégique en même temps que d'intérêts commerciaux.*

Sans nier que ces derniers ne puissent se ressentir favorablement, à certains points de vue, de l'existence d'un pont reliant les deux rives de l'Escaut et, par conséquent, deux provinces importantes; sans vouloir méconnaître qu'il y aurait utilité à favoriser l'érection d'établissements industriels sur la rive gauche du fleuve, ne seraient-ce pas plutôt les intérêts militaires qui, aux yeux du Gouvernement, dominent la question!

On sait, Messieurs, que l'argent ne manque jamais pour *favoriser* Anvers sous le rapport stratégique. Si les intérêts maritimes et commerciaux avaient toujours rencontré autant d'appui, nous serions à l'heure qu'il est le premier port du continent!

Il faut reconnaître, Messieurs que la résolution d'établir un pont sur l'Escaut se fait jour d'une manière bien inopinée, presque subrepticement, à propos d'un contrat avec une société particulière; la question valait bien l'honneur d'une loi spéciale qui n'aurait été proposée qu'à la suite d'une étude sérieuse et approfondie des avantages et des dangers que peut offrir un pont sur l'Escaut devant Anvers, et surtout après avoir permis à l'opinion publique de se prononcer en connaissance de cause.

Il n'est donc pas étonnant que la population ne soit rien moins que rassurée.

Le laconisme de l'exposé des motifs ne suffit pas pour dissiper ses craintes. Le Ministre se borne à avancer cet axiome que *le pont ne peut être, en aucun cas, une entrave vers les ports intérieurs*, et pour seule preuve il ajoute que le pont aura une *volée tournante*.

Quant à moi, je vous avouerai, Messieurs, que je n'ai aucune confiance dans cette volée tournante. Je m'attends à ce que le mouvement presque incessant du chemin de fer la rendra pour ainsi dire illusoire.

Mais sans entrer plus avant dans le fond du débat pour ou contre, je me crois autorisé à dire que la question du pont n'a pas été suffisamment mûrie par le Gouvernement et qu'il est téméraire d'en inscrire le principe, presque *ex abrupto*, dans une convention où il s'agit de la reprise d'un terrain domanial.

J'insiste donc pour que cette clause disparaisse tout au moins provisoirement du contrat Limauge jusqu'à ce que des études complètes, tant sur les effets du pont que sur son mode de construction aient été faites par les gens compétents. De pareilles questions ne sauraient se résoudre à la légère.

L'honorable M. Lefebvre vous a parfaitement indiqué dans son rapport nos griefs contre d'autres clauses de la convention, notamment l'autorisation donnée à la compagnie de ne remblayer que jusqu'à 2 mètres en contrebas des rues.

Cette tolérance, qui représente pour la *Société immobilière*, un économie considérable, est contraire à la sécurité des habitants et à l'hygiène publique. Songez donc, Messieurs, à ce que seront pendant plusieurs années — car les terrains ne se vendront que petit à petit — ces espèces de fossés longeant les rues et où séjourneront les eaux croupissantes. Représentez-vous les terrains qui longent l'avenue Wappers et qui sont de véritables marais; et cependant ils ne sont qu'à 50 ou 60 centimètres en contre-bas de la rue. Et notez qu'il s'agit maintenant de superficies de plusieurs hectares. Nous devons protester entre cette nouvelle faveur accordée à la compagnie Limauge et que rien ne justifie, si ce n'est une question d'argent.

M. Lefebvre s'est élevé également contre le monopole d'exploitation qui exclurait les particuliers et les *Nations* le long des quais du Sud et du bassin de batelage. Nous devons combattre avec énergie une disposition qui méconnaît la liberté du travail et les droits acquis par des associations ouvrières qui rendent de si grands services au commerce anversois.

Il vous a été également démontré la nécessité d'introduire une clause à l'art. 5, par laquelle l'option prévue pour l'Etat, à dater du 31 Décembre 1897, soit transmissible à la ville.

Mais quelque incroyables que soient les dispositions que je viens d'examiner, elles pâlissent à côté de cette incroyable faveur accordée après coup par M. Malou et qui concerne la réduction des tarifs sur le quai du Sud.

Comment, Messieurs, le Gouvernement offre à la compagnie de la dédommager, lorsque pour soutenir la concurrence qui lui feront les quais de la ville, elle sera obligée de baisser ses tarifs au niveau de ceux adoptés *de commun accord* entre le Gouvernement et l'Administration communale.

Pendant qu'Anvers fera un lourd sacrifice dans l'intérêt du commerce, alors que la ville n'obtient rien pour rien, qu'on la traite presque avec rigueur, l'on se montre si généreux vis-à-vis de certains particuliers! L'on puisera à pleines mains dans le trésor public pour indemniser la compagnie, lui permettre de réduire son tarif et de lutter avec la ville.

Et quand Anvers demande aide et protection, on lui ferme ce coffre-fort public qui s'ouvre si volontiers pour d'autres!

En vérité, Messieurs, on peut dire que jamais depuis que la Belgique existe, pareil favoritisme, pareille iniquité n'ont été proposés aux Chambres législatives. Je ne crains pas d'affirmer qu'il ne se trouvera pas un seul représentant qui veuille les consacrer par son vote; ce serait à désespérer du régime représentatif.

En résumé, Messieurs, je crois qu'il est de notre devoir de demander aux Chambres le rejet de la convention telle qu'elle est conclue provisoirement.

La ville ne saurait donner son acquiescement à la construction d'un pont dont l'étude n'aurait été préalablement faite sous tous les points de vue qui peuvent

se présenter notamment de la sécurité de la navigation et du danger de produire des atterrissements qui seraient fatals au fleuve.

Elle ne peut davantage admettre certaines faveurs accordées à la compagnie, notamment la faculté de remblayer à 2 mètres en contre-bas des rues.

Elles doit protester contre les conditions de la reprise du bassin de batelage et demander que cette reprise soit indépendante de celle des quais et que les conditions en deviennent acceptables pour la ville.

Le bassin de batelage qui doit remplacer nos canaux doit être géré par la ville et non par une société qui se forme en vue de l'*exploiter*.

Enfin, Messieurs, notre devoir est de nous opposer par tous les moyens légaux à ce que le Gouvernement, qui s'est montré aussi raide vis-à-vis de la ville, comble de largesse une société particulière contre la concurrence de laquelle nous aurons a luttter sans cesse; tels sont les droits en rade et la bonification pour la diminution éventuelle des droits de quais. Telle est également la faculté accordée par la création d'un port franc le long des quais devant l'arsenal.

J'émets l'espoir que jamais les Chambres belges ne consacreront de pareilles faveurs.

J'aurai l'honneur de déposer sur le bureau les conclusions qui résument ce que je viens de dire.

M. le BOURGMESTRE. — Si j'ai bien compris, l'honorable membre demande d'abord le rejet pur et simple de la convention ?

M. GITS. — Oui. Et subsidiairement les modifications que je viens de formuler et dont je suis prêt à donner les développements.

M. LE BOURGMESTRE. — Je suis d'accord avec les deux honorables membres pour reconnaître qu'il eût été désirable de donner toute l'affaire en option à la ville. Mais je ne suis plus d'accord avec eux lorsqu'ils disent qu'il appartenait au Gouvernement de nous laisser cette option. Cela n'appartenait qu'au docteur Strousberg. Le Gouvernement ne pouvait plus nous donner l'option de l'entreprise.

Quant au pont, je dois relever une observation de M. Gits ; cet honorable membre a déclaré que le pont s'était pour ainsi dire glissé d'une manière occulte dans l'exposé des motifs.

M. l'Échevin LEFEBVRE, rapporteur. Dans la Convention.

M. le BOURGMESTRE. — C'est ce que je voulais dire.

Dans le rapport, lu par M. Lefebvre il est constaté que la ville n'a pas été consultée sur la question d'établissement du pont, et cela est vrai.

Mais je dois reconnaître que dès le premier moment où le plan des travaux au Sud m'a été montré j'y ai vu figurer le pont.

M. l'Echevin LEFEBVRE, rapporteur. — Un tronçon de pont.

M. le BOURGMESTRE. — Oui, l'indication du pont.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Cela n'a aucune portée. Jusqu'ici nous n'en avons rien vu de plus.

M. GITS. — Cette indication ne disait rien.

M. NAUTS. — Je me proposais de combattre l'ensemble de la convention du 10 Janvier, et notamment les articles où il est question de l'abaissement des tarifs, du monopole qu'obtient la compagnie de la manutention, des quais et du bassin de batelage, à l'exclusion de nos populations ouvrières, des droits des navires chargeant en rade, d'appuyer les termes du rapport pour tous les autres articles. Le discours si complet de notre honorable collègue M. Gits et l'approbation générale qu'il a rencontrée me dispensent de rentrer au fond de ces questions.

La désapprobation que rencontre le projet, tant au Conseil communal que dans le public, est générale.

Eh bien, Messieurs, j'ai souvenance que dans une de nos dernières séances, notre honorable Bourgmestre, nous rendant compte d'une entrevue du Collége avec M. le Ministre des finances à propos de la rive gauche, nous rapportait que M. Malou avait déclaré qu'il abandonnait ce projet et qu'il appuyait sa déclaration par les paroles suivantes, dont j'ai pris acte : « Dans ma longue carrière parlementaire et » politique, j'ai souvent lutté contre la majorité, mais je » n'ai jamais lutté contre l'unanimité. » Messieurs, je suis convaincu maintenant que la quasi-unanimité de notre population est contraire à la construction d'établissements sur la rive gauche. L'unanimité de la population dans ses protestations contre la rive gauche est plus générale, plus accentuée encore dans la convention entre l'Etat et la *Compagnie immobilière*.

Je veux croire à la franchise et à la sincérité de M. le Ministre, et devant cette réprobation universelle, je n'ai nulle crainte de prédire à tous nos concitoyens que la convention est condamnée.

M. RAGHENO. — Je n'ajouterai pas beaucoup à ce qui vient d'être dit par d'honorables collègues en des termes si excellents. Je ne m'occuperai pas non plus des questions techniques. J'abandonne ce soin aux hommes compétents.

Je demande à pouvoir faire observer à notre honorable Bourgmestre que puisque le docteur Strousberg avait la faculté de rétrocéder les terrains, sauf approbation du Gouvernement, il appartenait à celui-ci de procéder d'une autre façon qu'il ne l'a fait.

En tout ceci, l'Etat n'a pas montré des sentiments de bienveillance à l'égard d'Anvers.

Il s'est passé d'Anvers tout en esquivant la question. M. Strousberg, a-t-il dit, est propritaire, et par conséquent libre de disposer de sa propriété comme il l'entend.

Mais si M. Strousberg avait le désir de céder, le Gouvernement eût dû s'adresser à la ville d'Anvers.

Moralement, l'Etat pouvait contraindre au besoin M. le docteur Strousberg à s'entendre avec notre Administration.

Je dis plus. Avec quelque bonne volonté, je le pense, il eut été facile d'amener M. Strousberg à pareille entente.

Mais que fait le Gouvernement? Il préfère traiter directement avec M. Strousberg et la *Compagnie immobilière*. On n'entend pas même la ville d'Anvers.

Le contrat du concessionnaire de la citadelle du Sud n'était pas rompu, je le sais bien, et le transfert pouvait s'en faire sous l'approbation du Gouvernement.

Mais ce que je reproche au Gouvernement, c'est d'avoir donné son approbation, sans s'être enquis des intentions de la ville d'Anvers.

Une fois de plus, le Gouvernement a méconnu les droits sacrés de notre ville.

Je me rallie à la manière de voir exprimée par M. Nauts.

Nous devons être unanimes, non pas pour demander que le contrat soit changé; mais pour insister sur son rejet par la législature.

Un point noir, qui mérité de fixer surtout notre attention dans le contrat dont nous avons à nous occuper, c'est le pont sur l'Escaut. Je n'en parlerai pas pour ce qui concerne le côté technique, parce que je n'en connais rien.

Dans leur rapport, les Commissions réunies disent que, dans l'état actuel du problème, elles ne peuvent pas se prononcer sur la question de savoir si l'existence du pont exercera, oui ou non, une mauvaise influence sur le régime du fleuve. Les Commissions ne peuvent garantir ni le pour, ni le contre.

Il faut se demander quels avantages la construction d'un pont sur l'Escaut pourrait offrir. Les communications par chemin de fer seront facilitées. Mais ces communications faciles, comment les établira-t-on ? On les établira au détriment de la navigation. Ainsi le pont nous vaudra plus de perte que de profit. Il sera une entrave pour la navigation.

Le rapport, Messieurs, nous apprend que c'est un pont tournant qu'on se propose de construire, en ce sens que l'ouvrage sera pourvu d'une travée mobile. S'il se construit jamais, que verrons-nous? Nous verrons les navires obligés d'attendre le passage des trains, pour se faire ouvrir la travée mobile.

Quand le pont sera fait et qu'on verra les inconvénients auxquels il donnera lieu, qui vous dit qu'on ne réalisera pas alors la construction du canal de dérivation, à hauteur d'Austruweel, comme nous l'avons vu figurer sur certains plans?

Ce serait bien réellement au détriment de la ville d'Anvers que le pont s'établirait.

Je propose au Conseil de s'adresser à la Chambre, par voie de pétition, pour demander :

1° Que la législature ne ratifie pas le contrat;

2° Qu'au cas où la convention serait ratifiée, la législature veuille bien en tout cas refuser la construction du pont.

M. le BOURGMESTRE. Vous allez plus loin que M. Gits, qui admet le pont, au cas où il n'en doive pas résulter d'inconvénients. Vous le rejetez *ipso facto*.

M. RAGHENO. Oui. Il ne m'est point démontré que le pont ne produira pas des ensablements. Les hommes compétents sont divisés à ce sujet. Les uns disent que des ensablement sont inévitables; d'autres soutiennent le contraire. En ce doute, je m'abstiens, ne voulant pas, sur une question si grave, m'engager dans l'inconnu. D'un autre côté, il est incontestable que le pont gênera sensiblement la navigation. A cet égard, aucun doute n'est possible.

M. l'échevin LEFEBVRE, rapporteur. — Les honorables préopinants que nous venons d'entendre, ont examiné le principe du contrat, en traitant, à la même occasion, la question stratégique, la question financière et la question des tarifs. Il a été beaucoup insisté sur la cause contractuelle qui comporte l'établissement d'un pont sur l'Escaut. Je dois déclarer — qu'on me permette de commencer par là, — que le pont ne m'effraie pas autant qu'il semble effrayer les honorables membres.

En attendant la réception des renseignements que le Collége a fait prendre dans diverses villes de l'Europe, où des ponts de quelqu'importance ont été établis, j'ai moi-même eu l'occasion d'en recueillir sur le pont métallique construit à Bordeaux, sur la Garonne, pour le compte des Compagnies d'Orléans et du Midi. Ces renseignements émanent de l'un des ingénieurs attaché à cet ouvrage pendant la construction et qui, depuis son achèvement, a pu se livrer à une série d'observations sur les conséquences de son établissement. Il en résulte que l'influence des piles de ce pont sur la profondeur du fleuve et sur la formation d'atterrissements a été nulle. Comme la nature du lit de la Garonne a beaucoup d'analogie avec celui de l'Escaut, il me sera permis dès aujourd'hui de tirer certaines déductions de cette circonstance sur laquelle j'aurai à revenir en temps opportun.

Ceci, Messieurs, est un détail qui trouvera sa place plus tard, lorsque nous aurons à examiner tout ce qui concerne le pont à construire dans le voisinage de la citadelle du Sud.

Je demande seulement à pouvoir vous faire remarquer dès aujourd'hui la grande ressemblance qui existe entre le Pont de la Garonne et celui de l'Escaut. Le fond de l'Escaut est également composé de sable vaseux, reposant sur d'autres couches de sable et puis sur du sable coquiller.

J'ajoute que depuis la réception de la lettre qui m'était adressée le Collége en a reçu deux autres de villes de France; les renseignements y contenus sont à peu près identiques, quant à l'influence des piles de pont sur le régimes des rivières.

J'en viens aux critiques dont a été l'objet la convention du 10 Janvier

Messieurs, on s'est beaucoup préoccupé à Anvers, — et dans la lettre de la *Société commerciale, industrielle et maritime* ce point a été traité, — de ce que la cession de la citadelle du Sud ait pu avoir lieu sans que la ville ait eu l'option de faire cette reprise pour son propre compte.

L'opinion publique, qui a manifesté son étonnement à cet égard, n'a pas été mise à même d'examiner cette question, très-probablement parce qu'elle n'en connait par les rétroactes.

Je crois donc utile d'entrer dans quelques explications pour faire comprendre que la ville d'Anvers n'avait aucun droit pour réclamer en sa faveur la cession des terrains de la citadelle du Sud.

En 1869, le 14 Octobre, M. Frère-Orban, alors Ministre des finances, conclut une convention, au nom du Gouvernement belge, avec M. le docteur Strousberg, pour la cession, au prix de 14 millions de francs, des propriétés du domaine de la guerre de la place d'Anvers, que le démantèlement de la citadelle du Sud devait rendre disponibles.

Aux termes de cette convention, la livraison par l'Etat des terrains militaires devait se faire à différentes époques successives et devait être complétement terminée dans un délai de 3 1/2 ans, à partir du jour de la convention, c'est-à-dire, au commencement de l'année 1873.

De son côté, M. le docteur Strousberg s'était engagé à payer le prix de vente à l'État au fur et à mesure que celui-ci lui ferait la remise des terrains.

L'ensemble des terrains compris dans cette cession était d'une contenance de 98 hectares 15 ares 60 centiares, après défalcation des 10 hectares nécessaires pour l'établissement d'une gare et de ses dépendances que le Gouvernement s'engageait à y ériger à ses frais.

De cette superficie de 98 h., l'acquéreur était tenu d'affecter la moitié au moins, soit 49 hectares, à des établissements maritimes. La partie restante pouvait être convertie, à son profit, en un quartier nouveau, avec rues et places publiques.

L'acquéreur obtint aussi, par l'art. 9 de la convention, la faculté d'exproprier les terrains strictement nécessaires pour assurer l'exécution des travaux spécifiés dans la convention.

Cette convention fut ratifiée par la loi du 10 Janvier 1870, et la première livraison des terrains fut faite par le Gouvernement à M. le docteur Strousberg immédiatement après, contre paiement par celui-ci du premier à-compte.

Depuis lors et à raison de divers obstacles dont je crois inutile de donner le détail, les paiements sont restés en souffrance, et, conséquemment, les livraisons de terrains n'ont pas eu d'autre suite.

Au nombre des difficultés qui sont venues enrayer l'opération du docteur Strousberg, il s'en est présenté une des plus sérieuses. Soit que le concessionnaire voulut étendre les limites des terrains compris dans sa spéculation et acquérir des terres prétendûment de peu de valeur pour les transformer ensuite en beaux terrains à bâtir, soit qu'il reconnut trop tard le côté onéreux de l'obligation qu'il avait contractée d'approprier en établissements maritimes la moitié de son beau domaine, — c'est-à-dire, 49 hectares, — toujours est-il qu'il présenta à l'approbation du Roi, le 5 Mai 1870, un plan qui englobait tout le territoire compris entre la citadelle du Sud et la nouvelle enceinte et qu'un arrêté royal du 24 Juillet 1872 vient donner à l'acquéreur le titre légal pour exproprier. Mais le tribunal d'Anvers, par jugement du 10 Juillet 1873, déclara le docteur Strousberg non-recevable dans sa prétention. Il est vrai qu'il a été appelé de ce jugement.

On aura parfaitement compris que le concessionnaire avait besoin de s'étendre jusqu'à la nouvelle enceinte ; en effet, si l'opération immobilière qu'il poursuivait eût dû se borner à l'exploitation de la moitié des terrains qu'il avait acquis du Gouvernement, c'est-à-dire, aux 49 hectares, c'est dans la revente de ceux-ci, après défalcation des rues et places publiques, qu'il lui eût fallu trouver en grande partie les immenses capitaux qui eussent été nécessaires à la construction du quai le long du fleuve et à la création des nouveaux établissements maritimes qu'il était tenu d'ériger sur l'autre moitié des terrains et dont le coût eût été très-considérable. En présence de nos installations au Nord et de la perfectibilité de nos quais devant la ville, le succès de l'entreprise du docteur Strousberg n'était rien moins que certain.

Dans cette situation, il n'était guère probable que le plan de 1870 pût encore être exécuté. C'est ce que le concessionnaire a compris; aussi, afin d'éviter de nouvelles difficultés et peut-être la déchéance de sa concession, a-t-il cherché à la transmettre à quelque cessionnaire.

Le Gouvernement, ayant intérêt à rentrer dans un capital qui représentait la valeur d'un domaine national aliéné et qui avait une destination prévue, tout en étant décidé à faire cesser un état de choses qui privait la ville d'un nouveau moyen de développement dans les riches terrains situés le long du fleuve ; le Gouvernement, dis-je, prêta la main à une combinaison nouvelle, à la suite de laquelle une *fusion désirée*, mais *forcée cette fois*, fut conclue entre l'État et la *Compagnie immobilière de Belgique*, pour la reprise des terrains de la citadelle du Sud. C'est ce qui a donné naissance à la convention qui nous a été communiquée par M. le Ministre des finances.

Il résulte à toute évidence de cette courte explication que l'Administration communale de la ville d'Anvers n'a eu à exercer aucune option de reprise.

Il était naturel toutefois que la population anversoise se demandât pourquoi la ville n'avait pas réclamé et obtenu cette option.

La population anversoise a présent à la mémoire le refus de nos prédécesseurs de l'offre qui leur fut faite par M. Frère-Orban, de prendre un intérêt dans l'opération des terrains militaires de la vieille enceinte, laquelle opération si elle eut été acceptée par l'Administration qui nous a précédée, aurait mis la ville d'Anvers, comme l'a dit fort bien feu Jan Van Ryswyck, dans la position la plus riche de toutes les villes de la Belgique. Nos concitoyens verront, par ces explications, que notre Administration n'a pas eu le choix. Elle n'a que celui de reprendre pour son compte la création et l'exploitation du bassin de batelage et du quai de l'Escaut. Mon honorable collègue M. Gits, — dans son remarquable rapport sur la convention du 16 Janvier, — a déjà fait justice des conditions absolument inacceptables auxquelles cette reprise nous est offerte.

Je désire maintenant rencontrer quelques-unes des observations qui nous ont été présentées dans les requêtes adressées au Conseil communal et dont l'honorable Bourgmestre a donné lecture dans la séance de Vendredi dernier.

Il s'agit surtout du pont projeté pour relier les deux rives et permettre le passage des trains du chemin de fer et la communication de populations dont les relations sont actuellement, sinon nulles, tout au moins peu actives. Je dois d'abord déclarer que le Collége n'a été consulté en aucune façon ni sur l'opportunité de l'établissement d'un pont ni sur son emplacement.

Quant à l'opportunité de son établissement, pour faciliter les relations qui doivent exister entre deux provinces populeuses et importantes du pays, je n'hésite pas à m'y déclarer favorable, mais pour autant que le pont soit construit dans des conditions telles qu'il ne puisse nuire en aucun façon à la navigation. Pour réunir ces diverses conditions, le Gouvernement s'est engagé à consulter les hommes les plus compétents et nous aurons à émettre notre avis en temps opportun.

Entre autres conditions qui devront être examinées, j'indiquerai dès aujourd'hui que les travées aient la plus grande portée possible et que, pour arriver à supprimer une pile, l'on ne s'arrête pas devant une considération de dépense ; on peut, en effet, à l'exemple du pont construit sur le Rhin, à Cologne, et surtout à Kuilenburg, sur le Lek, en Hollande, où les piles sont distantes de cent cinquante mètres, avec une épaisseur de sept mètres à la flottaison, on peut trouver dans des longerons d'une certaine dimension les éléments qui permettent de franchir le fleuve de façon que les points d'appui des travées soient réduits à 3 piles.

En second lieu, il est indispensable que le tablier du pont soit à une côte telle qu'à la marée basse il y ait une passe de 15 mètres au moins d'élévation.

Dans de semblables conditions, une grande partie du batelage du haut Escaut, ne recontrerait aucune entrave dans le pont, car il est à remarquer que l'arrivée et le départ de ces nombreuses flottilles ont presque toujours lieu un peu avant ou après la marée basse, c'est-à-dire, au moment où la section de la passe navigable sous le pont présenterait son maximum de hauteur.

Pour ce qui est du passage des bâtiments de mer et d'autres, qui doivent faire usage de la travée mobile, il faut que celle-ci présente une ouverture telle que le passage puisse se faire avec assurance et facilité. Au surplus, il m'a été assuré par des hommes compétents en marine que le mode d'abattage des mâts des bateaux d'intérieur tend à se généraliser en Hollande depuis l'établissement des ponts sur le Moerdijck, à Dordrecht et à Rotterdam. Si ce système est praticable, comme on le prétend, la partie mobile du pont ne devrait donc plus fonctionner que pour les navires de mer qui fréquentent les ports de Bruxelles, de Termonde et de Louvain.

Moyennant les réserves indiquées par les Commissions dans le rapport dont j'ai eu l'honneur de vous donner lecture, et à la condition que l'Administration communale soit entendue pour obtenir les garanties que je viens de formuler et toutes autres que les hommes spéciaux de notre Administration nous suggèreraient, — je pense que nous pouvons adhérer à l'établissement du pont.

Quant aux craintes que pourrait inspirer l'existence de piles au point de vue du maintien de la bonne navigabilité du fleuve, je suis loin de les partager. Ainsi que je viens de le dire, les piles de support seront très-réduites. Depuis un demi-siècle, la construction des ponts a fait d'énormes progrès. L'emploi du fer pour les longerons a permis de diminuer considérablement le nombre et les dimensions des points d'appui.

Autrefois, les piles d'un pont nécessitaient des massifs énormes ou des groupes de pilotis qui présentaient, à cause de leurs grandes sections transversales, de véritables entraves au courant. Il n'en est plus de même aujourd'hui et l'on peut se rendre un compte exact des progrès, qui ont été accomplis, par l'inspection des immenses ponts établis depuis peu d'années à Cologne, à Kuilenberg, au Moerdijk, à Rotterdam et, plus près d'ici, à Tamise. Le Collége, du reste, se préoccupe vivement de cette question. Il s'est adressé récemment aux Administrations municipales d'un grand nombre de villes où le passage des chemies de fer a nécessité l'établissement de ponts sur les fleuves qui les baignent.

Voici, Messieurs la lettre que votre Collége a adressée à ces Administrations ;

« *Le Collége des Bourgmestre et Échevins,*
» *à l'Administration....*

« Divers projets ont été présentés depuis quelque temps au Gouvernement, pour la construction d'un pont destiné a relier les rives de l'Escaut près d'Anvers. Comme cet ouvrage d'art, son mode de construction et ses résultats éventuels sont d'une importance capitale pour notre ville, nous prenons la liberté de vous prier de vouloir bien nous mettre en possession des renseignements ci-après relatifs au pont...

» 1° Quel est le système qui a été suivi dans la construction du pont?

» 2° Quelle est sa longueur entre les culées?

3° Y a-t-il une partie mobile et, si oui, quelle est l'ouverture de la passe navigable?

» 4° Quels sont : *a*) la forme, *b*) les dimensions et *c*) le nombre des piles et leur écartement d'axe en axe?

» 5° Les culées ont-elles été établies dans l'alignement des rives?

» 6° Quel a été le mode de construction employé pour l'établissement des piles et des culées et la nature des matériaux mis en œuvre?

» 7° Quelle a été l'influence des piles du pont sur la profondeur du cours d'eau et sur la formation des atterrissements?

8° L'eau que traverse le pont est-elle sujette aux marées et, dans l'affirmative, quelle est leur amplitude dans les circonstances normales?

» 9° Quelle est la nature du sol formant le lit du cours d'eau?

» Nous vous présentons d'avance, Messieurs, non plus vifs remerciments pour les indications que vous voudrez bien nous faire parvenir et qu'il nous serait agréable de recevoir dans un délai très-bref.

» Recevez en même temps, Messieurs, nos offres de services réciproques. »

Les renseignements qui nous parviendront seront mis sous les yeux des membres du Conseil, après avoir été communiqués aux Commissions spéciales qui seront chargées d'examiner cette question.

En attendant ces diverses données, qu'il me soit permis de vous faire connaître dès aujourd'hui ce qui se passe à quelques pas d'ici, au pont de Tamise.

Depuis que cet ouvrage a été établi, il se fait par les agents du département des travaux publics des sondages périodiques, en amont et en aval, dans le fleuve. Ces opérations se font avec le plus grand soin, et, je suis heureux de pouvoir vous le dire, aucun trouble n'a été constaté dans le régime du fleuve.

J'ai la conviction intime qu'un pont devant la citadelle du Sud n'exercera pas non plus de mauvaise influence et je ne crains pas d'avancer que cette opinion sera partagée par les ingénieurs et les personnes compétentes auxquels l'importante question de cet ouvrage sera soumise.

Il est à remarquer d'ailleurs que le Gouvernement a contracté l'obligation de maintenir la parfaite navigabilité du fleuve.

Je rencontrerai maintenant la création d'un bassin de batelage dont la construction est prévue en remplacement des canaux existants. Je pense que nous sommes unanimes pour ne point révoquer en doute la nécessité de la suppression de tous ces canaux. En effet, leur maintien rendrait l'usage des nouveaux quais rectifiés complétement impossible, et, pour vous en fournir la preuve, je vous dirai qu'entre le chenal des anciens bassins et le Werf, il y a une longueur d'environ 550 mètres.

Il y a, dans cette partie de nos quais actuels, les débouchés des canaux des Brasseurs, de St-Pierre et des Charbons; ces débouchés ont de 30 à 35 mètres et ils ont séparés par les quais Van Metteren et Ortelius, qui ont respectivement 25 et 85 mètres de longueur.

Il est évidemment que si ces embranchements de canaux devaient être maintenus, la longueur utile de toute la sec-

les clauses contraires à l'intérêt d'Anvers ? C'est dans cette question que se circonscrit le débat.

Rappelons brièvement les rétroactes. En 1869, le Gouvernement conclut le contrat Strousberg avec l'approbation des Chambres. Par ce contrat, les terrains de la citadelle du Sud sont cédés au docteur Strousberg moyennant la somme de quatorze millions ; la citadelle doit être démolie ; un plan de transformation des terrains doit être présenté par l'acquéreur dans les six mois ; le plan doit comprendre entr'autres des bassins occupant la moitié des 98 hectares cédés et un quai le long du fleuve ; il sera arrêté par le Gouvernement, après avoir été soumis à l'avis de la ville.

Un plan fut effectivement dressé et soumis à l'Administration communale ; ce plan fut désapprouvé par la Commission des travaux. Il était, en effet, fort défectueux sous plusieurs rapport ; le tracé des bassins surtout provoqua les plus vives critiques. Le plan en indiquait trois de dimensions fort restreintes et communiquant au fleuve par une écluse de 18 mètres de largeur.

D'après le rapport de la Commission, ces bassins étaient conçus dans des proportions trop étriquées et établis d'une manière si vicieuse que les manœuvres des navires devaient y présenter les plus grandes difficultés.

Un nouveau plan fut dressé et approuvé par le Gouvernement, sans avoir été soumis à la ville. Disons, en passant, que dans ce plan se retrouvent les défauts du plan primitif, en ce qui concerne les bassins. C'est ce qui résulta d'un nouvel examen fait par la Commission des travaux, dont les observations paraisssent ne pas avoir eu de suite.

L'affaire en était là, lorsque survinrent les difficultés personnelles du sieur Strousberg qui sont une des causes qui ont enrayé l'exécution ; l'insuccès des poursuites en expropriation, pour cause d'utilité publique, de certains terrains nécessaires pour l'exécution du plan, vint encore compliquer la situation. Tout le monde, à Anvers, désespérait de voir réaliser le projet Strousberg.

C'est dans cet état que nous avons trouvé l'affaire. Dans le cours de nos négociations avec l'État, celui-ci a été amené à nous faire connaître le nouveau plan de transformation qu'il avait élaboré. Cette ouverture nous donnant lieu de croire que l'État se trouvait délié vis-à-vis de l'acquéreur primitif, nous lui avons demandé un délai d'option, afin de pouvoir étudier la possibilité pour la ville de reprendre l'affaire. Le Gouvernement nous refusa cette option par le motif que le contrat Strousberg n'était pas résilié et qu'il s'agissait seulement d'en modifier l'application.

Nous n'avons donc pu obtenir l'option. En eut-il été autrement, il y aurait eu lieu de réfléchir sérieusement, avant de s'engager dans une affaire aussi considérable, qui nécessitait une mise dehors de quatorze millions en achat de terrains et d'une somme au moins équivalente en dépenses de travaux. A mon avis, si une telle affaire a pu être possible à une époque antérieure, elle était devenue bien difficile en 1874, après l'énorme dépense de la transformation des terrains militaires, qui fait peser sur nos contribuables une dotation annuelle de près de douze cent mille francs.

M. GITS. — Aussi, jamais affaire n'a-t-elle été plus mal traitée que celle des terrains militaires.

M. l'Échevin ALLEWAERT.— Sans doute, cette affaire a été mal traitée et c'est parce que ses conséquences pèsent si lourdement sur notre population, qu'une nouvelle entreprise aussi vaste, que celle dont il s'agit, me semble être devenue bien difficile, surtout en présence des autres dépenses auxquelles nous aurons à faire face pour l'amélioration de nos installations maritimes et l'outillage de nos quais.

Quoi qu'il en soit, il n'a pas dépendu de nous d'obtenir l'option. Faut-il donc s'obstiner à faire échouer l'ensemble du projet, à supposer que nous en ayons le moyen, et cela pour aboutir à quel résultat ? Au néant, au *statu quo*, c'est-à-dire au maintien de la citadelle du Sud, au moins pour un temps indéterminé? Les Commissions ne l'ont pas pensé ; elles ont été d'avis que sans rejeter la convention avec les avantages réels qu'elle présente, elles devaient s'attacher seulement à en faire disparaître les clauses contraires à nos intérêts et il me semble impossible que leurs obscreations, appuyées de solides raisons, ne soient pas prises en sérieuse considération par le Gouvernement et par la législature.

Je ne toucherai que quelques-uns des points rencontrés par le rapport des Commissions.

C'est avec raison qu'on a critiqué l'article relatif aux conditions de la reprise par la ville de la construction et de l'exploitation du quai et du bassin du batelage. Ces conditions sont exorbitantes et rendent la reprise impossible pour la ville. Il est vrai, toutefois, qu'elle n'est pas obligée de faire cette reprise qui, même à des conditions plus avantageuses, entraînerait dans tous les cas la ville à des dépenses de construction fort élevées et d'un rapport douteux. Si, toutefois, on considère l'affaire comme possible. Il y aurait lieu d'insister pour obtenir une option plus acceptable et, dans ce cas, il conviendrait de rechercher à quelles conditions il nous serait possible de reprendre avec fruit la construction et l'exploitation du quai et du bassin du batelage. Les difficultés du problème restent entières et personne, jusqu'à présent, n'en a indiqué la solution.

Mon honorable collègue, M. Lefebvre, a fait une étude approfondie de la question du pont sur l'Escaut. Son utilité, au point de vue des communications avec les Flandres, est réelle ; quant aux inconvénients qu'il pourrait présenter pour la navigation et le régime du fleuve, c'est là une question sur laquelle on ne pourra se prononcer en connaissance de cause que lorsque le plan de construction nous sera connu. En tout cas, l'obligation du Gouvernement de maintenir la navigabilité de l'Escaut — obligation qui a un caractère international — reste entière et nous saurons l'invoquer en cas de besoin.

On croit que des idées stratégiques ont présidé à la conception du pont. Je crois aussi qu'elles n'y sont pas étrangères, témoin les forts sur la rive gauche à la construction desquels le prix de vente de la citadelle du Sud devait servir. Pour nous, nous avons à nous préoccuper avant tout des intérêts vitaux de notre ville et les études faites par le Collége prouvent que ce côté de question n'a pas été perdue de vue.

J'en viens aux observations, parfaitement fondées, selon

moi, qui ont été faites au sujet des tarifs. Nous devons soumettre nos tarifs à l'approbation du Gouvernement, mais il est incontestable que celui-ci doit conserver toute sa liberté d'action à cet égard. Or, c'est ce qu'il a perdu de vue en stipulant vis-à-vis de la *Compagnie immobilière* que les tarifs arrêtés avec celle-ci devront, dans tous les cas, être étendus à toute la ligne des quais, y compris les nôtres. Une telle stipulation me paraît inconciliable avec la convention avenue entre le Gouvernement et la ville. L'État s'enlève, en réalité, la possibilité de consentir à une modification des tarifs qui pourrait lui être proposée par la ville d'Anvers, à moins que l'*Immobilière* n'y consente.

Il dépendrait donc de celle-ci de nous faire la loi. Cela n'est pas possible et le Ministre des finances l'a compris lui-même, comme le prouve la lettre dont il vous a été donné lecture. Seulement le moyen qu'il propose peut-il être considéré comme nous donnant une entière satisfaction?

Je ne le pense pas. Je laisse aux Chambres d'examiner jusqu'à quel point les intérêts de l'Etat permettent d'accepter ce moyen mais ce que je crois pouvoir dire, c'est qu'il ne sauvegarde pas les intérêts de la ville.

L'Etat pourra, au besoin, autoriser une diminution des tarifs si cela devenait nécessaire, mais, dans ce cas, il devra, si l'*Immobilière* refuse d'opérer cette diminution, ce qui sera toujours le cas, l'indemniser de la différence. C'est, en réalité, l'aider à nous faire la concurrence avec les fonds de l'Etat. Cela est, évidemment, inadmissible et il faudra trouver un autre moyen.

Je crois pouvoir borner là mes observations. Je voterai les conclusions du rapport.

M. DE WINTER. — Je demande à pouvoir répondre quelques mots à l'honorable M. Lefebvre, qui vient de nous faire un exposé très-savant qu'il me serait naturellement impossible de suivre dans tous ses points.

Parlant du pont, établi sur l'Escaut, à Tamise, l'honorable Echevin nous a dit que, depuis la construction de cet ouvrage, des ingénieurs de l'Etat font des sondages, en amont et en aval, dans la rivière, lesquels sondages n'auraient jusqu'ici fait constater aucun mauvais effet, résultant de l'établissement du pont. Je me permets de demander si ces sondages ont lieu avec tous les soins voulus, ou tout au moins, si tous les résultats en sont bien exactement constatés? Un fait patent, c'est que la partie de la rivière où s'élève le pont est nommée par les bateliers : *ons kerkhof* (leur cimetière). Il est de fait que plusieurs accidents y sont survenus, depuis la construction du pont. Je ne me prononce pas contre le pont prévu au contrat de la *Compagnie immobilière*; je me réserve mon opinion à cet égard; seulement j'ai tenu à constater que les renseignements produits par M. Lefebvre ne semblent pas tout à fait exacts ou complets.

Je désire ajouter deux mots, au sujet d'une observation de M. Allewaert. Cet honorable Echevin nous a dit que nous ne devions pas traiter en ennemie la *Compagnie immobilière.* Je réponds que le Gouvernement fait une première et grande faute en nous donnant cette concurrence, et il me semble que nous avons bien le droit d'élever la voix lorsque nous constatons les avantages, les faveurs qu'on assure à notre concurrent. Tout cela me rappelle encore une fois cette *gewenschte versmelting*, qui a été si fatale à notre ville.

M. GITS. — Je commencerai par relever certaines expressions échappées à l'honorable M. Allewaert et qui certes ont dépassé sa pensée...

M. l'Echevin ALLEWAERT. — Il ne m'est rien échappé et je n'ai rien à rétracter. Veuillez-en prendre acte.

M. GITS. — J'ai le droit, je pense, de m'étonner des expressions : *d'oblitérer l'esprit* et gens *peu sérieux* dont mon honorable ami s'est servi; je lui dirai que les opposants à la convention du 10 Janvier ont très-sérieusement et sans parti-pris étudié la valeur de ce contrat; c'est cette étude qui a fait naître chez eux une émotion bien naturelle que partagent le Conseil et la population.

On nous a expliqué comment le contrat Strousberg, devenu inexécutable, s'est trouvé remplacé par la convention Limauge; mais faut-il pour cette seule raison accepter cet autre projet les yeux fermés? A mon avis, la convention Limauge a quelque chose d'inique, d'injuste. Voilà pourquoi je la combats.

L'honorable M. Allewaert a dit que le rejet de la convention serait le néant. Je n'admets pas cette conséquence. Bien au contraire; la ville aurait alors une excellente occasion de reprendre les terrains et je crois que l'exploitation serait avantageuse.

La ville s'est trouvée jadis devant une opération semblable et elle n'a pas voulu en profiter; elle a préféré jeter les terrains à la tête d'un particulier, à vil prix, et en prenant en outre à sa charge tous les travaux à faire avec une majoration de 20 % sur le bordereau.

J'ose dire qu'il n'en serait pas de même aujourd'hui; bien exploités, les terrains du Sud doivent donner de magnifiques résultats financiers et leur revente eut permis à la ville de dégrever les contribuables d'une partie des centimes additionnels dont ils sont redevables à la précédente Administration.

En ce qui concerne la question du pont, j'ai suivi M. Lefebvre dans ses considérations très-complètes et très-savantes; mais je les considère comme étrangères au débat, car la convention tranche la question; elle dit; il y aura un pont et ce n'importe dans quelles conditions. En effet, peu importe à M. Limauge que le pont soit ou non une entrave pour la navigation puisque ce travail doit donner de la valeur à ses terrains; le Gouvernement est engagé vis-à-vis de lui et alors même que les études ultérieures démontreraient que le pont est un danger, il est obligé de par contrat à construire cet ouvrage. C'est pourquoi, je le répète, je ne veux pas d'une convention qui consacre pareille obligation.

J'ai déjà dit qu'il me semble que la question militaire a influé sur l'établissement de ce pont. Eh bien, oui, je le répète, je crois que la question militaire a dominé ici la question communale et que le département de la guerre a joué en tout cela un rôle plus grand que celui des travaux publics.

Je crois inutile d'en dire davantage pour justifier mon opposition; je crois qu'il est de notre devoir de mandataires de la commune de demander aux Chambres de rejeter la convention du 10 Janvier.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Les honorables membres qui ont pris la parole, au début de la séance, me semblent se laisser encore trop entraîner par ce premier mouvement de mécontentement que tous nous avons

éprouvé à la première lecture de la convention du 10 Janvier, conclue à notre insu et malgré nous.

A notre insu, puisque nous ne l'avons connue que plusieurs jours après qu'elle eut été conclue, pour constater en quelque sorte le fait acquis.

Malgré nous, puisque le désir, exprimé dès le 15 Décembre, par votre Collége, d'avoir la préférence pour la nouvelle transformation des terrains du Sud, ne fut point écouté.

Tout en admettant donc la justesse et le bien-fondé des récriminations qu'on vient de développer, il me sembe que les honorables membres ont abouti à des conclusions excessives, auxquelles je ne saurais me rallier, parce que je redoute que leur option pourrait avoir des conséquences plus préjudiciables pour les intérêts qui nous sont confiés que la convention elle-même.

Il importe, disent-ils, de pétionner pour obtenir le rejet de la convention. C'est fort bien. Et après?

M. GITS. — Nous négocierons.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Avec qui?

M. GITS. — Avec le Gouvernement.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Mais nous avons négocié avec le Gouvernement depuis le 15 Décembre, alors que rien n'était encore décidé pour les terrains du Sud, et vous savez ce que nous avons obtenu.

Pensez-vous donc qu'aujourd'hui le Gouvernement répudierait son œuvre?

Non, Messieurs, c'est nous faire illusion que de le croire.

Il nous faut être plus pratiques et, pour cela, ce n'est pas le rejet de la convention qu'il faut poursuivre, mais l'obtention du redressement des griefs signalés dans le rapport de vos Commissions réunies.

Faisons les connaître au Gouvernement et faisons les valoir auprès des Chambres. L'accueil que notre requête recevra du Gouvernement, décidera s'il y a lieu d'aller plus loin dans nos protestations: mais pour le moment ce ne serait pas pratique. N'attelons pas la charrue devant les bœufs.

Avant d'aborder l'examen de certaines clauses du contrat-Limauge, que MM. Gits et Nyssens n'ont pas rencontrées, je désire, une dernière fois pour toutes, faire bonne justice du spectre de la rive gauche que M. Ragheno a évoqué encore ce soir en combattant le pont.

L'honorable membre signalait le pont comme le premier jalon de cette nouvelle ville, tant redoutée et à juste titre, en pouvant provoquer un canal de détournement, qui, à son tour, donnerait naissance à des constructions, qui constitueraient le noyau de la ville rivale.

J'espère, Messieurs, que l'étude du pont fera reconnaître qu'un canal de détournement est impérieusement nécessaire; mais ce sera un canal contournant le pont, comme il en existe un au Moerdijk et le mouvement de la navigation se portant vers la rive droite, ce sera sur la rive droite qu'on le construira, comme tous autres travaux. Les déclarations et les engagements dans ce sens, tant écrits que verbaux, abondent, et l'exposé des motifs l'atteste à différentes reprises.

Dans la convention-Limauge on relève l'octroi de la perception des droits de quai, même en rade.

En octroyant cette concession, M. le Ministre a commis une erreur: il n'en avait pas le pouvoir. Les faits journaliers qui se sont passés, depuis nombre d'années, le prouvent à l'évidence.

De plus, nos droits sont consacrés et par le règlement de 1863 et par la mémorable lettre de M. le Ministre Wasseige de 1870.

Qu'on ne vienne pas nous opposer que le Gouvernement s'est réservé de *provoquer* une réduction des droits de navigation et qu'il pourrait par le fait, les réduire même à rien; car le mot « provoquer, » pour pouvoir sortir ses effets, implique une adhésion de la ville.

C'est précisément cet article du règlement de 1863, qui me fortifie dans ma conviction que dans l'art. 9 de la convention du 16 Janvier, le mot « réclamer » ne signifie que « demander, » car autrement le Gouvernement se serait donné une faculté que, jusqu'à ce jour, il ne possédait pas.

Dans la convention incriminée, il est question d'un entrepôt franc dont le privilège serait concédé à la *Société immobilière*. Tout d'abord, Messieurs, si la nécessité ou l'utilité d'un établissement de l'espèce pouvait encore être démontrée, ce serait à la ville qu'en reviendrait le privilége.

Tous les Ministres qui ont traité cette question, à commencer par le M. le Ministre Mercier, qui, en 1844, a le premier conçu l'idée d'ériger les entrepôts francs en Belgique, ont été d'avis d'en concéder l'établissement aux Administrations communales.

Mais ces établissements qui, en 1845, étaient utiles, seraient aujourd'hui plutôt nuisibles. Les avantages sont loin de compenser les désagréments que provoqueraient les formalités multiples stipulées dans la loi de 1846, concernant les entrepôts francs.

En effet, l'application libérale des lois douanières, la simplification des formalités à l'entrée des navires, l'admission en franchise de droits d'un plus grand nombre d'articles d'importations (déjà, en 1868, les 4/5 des marchandises importées étaient libres et passaient en transit) et d'autres considérations qu'il serait superflu d'énumérer, nous obligent à protester contre la création de l'entrepôt franc dont l'utilité est plus que contestée, alors que les ennuis et les désagréments qui en résulteraient, pour ceux qui, souvent malgré eux, seraient soumis à son régime, seraient considérables.

Je suis convaincu que le commerce de notre place est unanime pour se rallier à mon appréciation.

Un autre fait grave, dans la convention Limauge, ce sont les droits excessifs conférés à la *Société immobilière* pour les tarifs.

La lettre de M. le Ministre des finances, dans laquelle il exprime la pensée que la stipulation additionnelle est de nature à atténuer la portée de l'art. 9, ne me donne nullement mes apaisements.

Si nous ne sommes point livrés pieds et poings à la *Compagnie immobilière*, il peut encore se présenter cette situation que, dans un temps donné, pour garantir les intérêts de notre port contre la concurrence des ports rivaux, la ville juge opportun et nécessaire de diminuer les droits de navigation comme tous autres tarifs.

Eh bien, Messieurs, je redoute qu'alors le Gouvernement recule devant l'obligation qui ressort de la clause additionnelle, d'indemniser la *Compagnie immobilière* des pertes qui résulteraient de la réduction réclamée par nous et qu'il ne consonte pas à la réduction.

Je n'ai donc pas mes apaisements, je le répète, et je crois qu'il est absolument nécessaire que le Collége insiste auprès du Gouvernement pour obtenir une modification radicale de l'art. 9, qui, à mon avis, doit être remanié de fond en comble.

Revenant au pont, dont la construction a rencontré une opposition si forte de la part de la *Maatschappij voor handel en scheepvaart*, je tiens à déclarer que je n'en suis pas partisan ; mais avant de m'y opposer formellement, je désire approfondir la question au point de vue de l'ensablement, pour peser les avantages et les désavantages ; je désire, en un mot, élucider toutes les questions qui s'y rattachent, pour ensuite me prononcer en parfaite connaissance de cause.

Mon honorable collègue et ami, M. Lefebvre, vous l'a déjà dit : le Collége s'occupe activement de recueillir tous les renseignements relatifs à cette importante question, pour vous les communiquer ultérieurement.

Je termine, Messieurs, en vous conviant à ne pas accueillir la proposition qui tend au rejet pur et simple de la convention ; mais exposons nos griefs, ils sont multiples, je vous le concède, et je ne me fais pas illusion sur le sort qui leur est réservé ; mais nous serons d'autant plus forts que le Gouvernement aura été peu conciliant, lorsque nous devrons en venir fatalement à demander le rejet pur et simple.

Agir ainsi est à la fois sage et pratique.

M. l'Échevin CUYLITS. — Il me semble que, dans cette longue discussion, nous perdions un peu de vue en présence de quoi nous nous trouvons. Il y a une proposition de M. Gits, tendant à demander à la législature qu'elle rejette la convention intervue entre le Gouvernement et la *Compagnie immobilière*. Pour le cas, dit M. Gits, où cette demande ne serait pas accueillie, il faudra solliciter différentes modifications à la convention.

M. GITS. — Subsidiairement.

M. l'échevin CUYLITS. — Il me semble que ces considérations accessoires, subsidiaires sont impossibles. En effet. S'agit il d'une convention à faire ? En aucune façon. Il s'agit d'une convention faite. Et de même que l'État est lié vis-à-vis de la ville d'Anvers ; de même il est engagé à l'égard de la *Compagnie immobilière*. Le Ministre viendrait dire à M. Limauge ; je désire modifier notre convention suivant les idées de M. Gits ; M. Limauge n'aurait qu'à répondre : je ne veux pas, pour que rien n'en soit fait. Que l'État belge vienne demander à M. Limauge de renoncer aux conditions léonines octroyées à la compagnie ; M. Limauge refusera et dira : vous pouvez faire rejeter la convention.

A moins donc d'obtenir de la bienveillance de M. Limauge et de M. le Ministre la modification du contrat dans un sens favorable à la ville, vous ne devez nourrir aucun espoir.

Il y a, je le reconnais, quelque chose de possible : c'est de solliciter le rejet complet de la convention et de demander de nouvelles négociations.

Ma première pensée était de me rallier à la proposition de M. Gits et d'engager le Conseil à pétitionner le rejet de la convention, s'il la trouve défavorable à la ville d'Anvers. Et il n'y a pas de doute que défavorable elle soit.

J'en étais là, lorsque j'entendais formuler par M. Van der Taelen cette question ; si la convention est rejetée, quoi alors ?

Pour moi, il est évident que la ville ne trouve pas son compte à la convention ; mais son rejet nous vaudra le *statu quo*, en ce qui concerne le quartier Sud. Pour commencer, la citadelle resterait debout. Et quand disparaîtrait-elle ?

La convention Limauge étant rejetée, celle de Strousberg persisterait. Il y aurait alors, d'une part, procès entre l'État et le premier concessionnaire, procès entre celui-ci et l'État ; d'autre part, le procès entre M. Strousberg et les propriétaires. Ce dernier litige est pendant devant la cour d'appel. Si M. Strousberg obtient gain de cause, conformément à ses prévisions, il expropriera jusqu'aux fortifications.

Que nous aurait donc valu le rejet de la convention Limauge ?

Celle de M. Strousberg subsistant, d'autres bassins se créeraient, en concurrence avec les nôtres, l'entrepôt franc s'établirait, et au lieu d'une concession de 98 hectares de terrain, il y en aurait une de près du double de cette superficie.

Notre convention est indépendante de celle de M. Limauge ; mais ne recevrait-elle pas cependant un accroc du rejet de celle-ci, notamment en ce qui concerne le bassin du batelage ? C'est là une observation qu'on me fait ici à mes côtés ; toutefois, je dois dire que cela ne m'effraie pas beaucoup. On pourrait trouver à établir le bassin du batelage ailleurs. Ce point ne doit donc pas nous épouvanter.

Si j'étais sûr qu'on ne reprendrait pas purement et simplement l'ancienne convention de 1869 ; qu'on entamerait de nouvelles négociations, soit avec M. Strousberg, soit avec la ville, le parti que je prendrais ne serait pas douteux. Je voterais alors la proposition tendant au rejet absolu de la convention du 10 Janvier dernier.

Celle-ci, je le répète, ne nous est point favorable. Bien au contraire. Elle contient des conditions excessives, léonines, injustifiables ; des conditions qui, à l'encontre de ce qu'elles sont pour le cessionnaire, emportent à l'égard de la ville un caractère presque draconien. Si je pouvais voir dans un contrat une intention malveillante, je dirai que cette convention est étudiée pour qu'il n'y entre rien qui pût être à la convenance de la ville, rien qui pût lui laisser un profit quelconque.

Mais devant l'alternative que je viens d'indiquer, osez-vous, Messieurs, demander la rejet de la convention ?

Quant à moi, je n'oserais m'y décider,

Il ne reste, selon moi, de meilleur parti à prendre que de demander à M. le Ministre qu'il veuille bien s'entendre à l'amiable avec M. Limauge au sujet de l'admission de certains amendements, tout en insistant auprès des Chambres pour qu'elles veuillent adoucir les conditions draconiennes du contrat.

Rejeter la convention, je le répète, je n'oserais pas en assumer sur moi la responsabilité.

Le contrat Strousberg est dix fois plus défavorable à la ville d'Anvers que le contrat Limauge.

A l'exception de quelques-unes que je voudrais écarter, j'engagerai donc le Conseil à convertir en vœux les propositions de M. Gits.

M. GITS. Messieurs, je constate que pas un des membres

qui ont combattu la convention du 10 Janvier, n'a accablé celle-ci de termes aussi durs, d'épithètes aussi véhémentes que ceux dont vient de se servir l'honorable M. Cuylits. Il paraîtra donc étrange que la conclusion ne répond pas aux prémisses et qu'en fin de compte mon honorable contradicteur refuse de s'associer à la demande de rejet de la convention.

On nous parle des conséquences de ce rejet; mais si la convention est mauvaise, le rejet est moins à redouter que l'adoption; l'inconnu dans ce cas ne doit pas nous effrayer.

J'ajoutera d'ailleurs que le *statu quo* n'est pas à craindre; la citadelle du Sud est bien et dûment condamnée. Déjà on l'évacue, parce qu'elle est devenue inutile depuis la création de nouveaux établissements militaires.

Je dirai plus, la vente des terrains de la citadelle s'impose au Gouvernement qui en a déjà escompté le produit; ce n'est que par des virements de fonds qu'on est parvenu à construire le nouvel arsenal et le nouveau front 11-12. Il y a donc là un vide qu'il s'agit de combler au moyen du produit de la citadelle. Je suis donc fondé à dire que, la convention Limauge venant à disparaître, la ville serait parfaitement placée pour reprendre le contrat Strousberg avec les modifications auxquelles le Gouvernement à si généreusement consenti en faveur d'une société particulière.

M. Cuylits m'a objecté que M. Malou est lié par un contrat provisoire avec M. Limauge; je le sais parfaitement. Aussi n'est-ce pas à M. le Ministre que je propose de nous adresser; c'est aux Chambres elles-mêmes, pour qu'elles rejettent la convention qui méconnaît les droits de la ville et qui consacre de flagrantes injustices. Je persiste donc dans mes conclusions.

M. RAGHENO. Je ne suis pas d'accord avec MM. Cuylits et Van der Taelen, lorsqu'ils nous disent que si la Chambre rejetait la convention Limauge, cela nous placerait devant l'inconnu.

Si la législature *modifie* la convention, vous vous trouveriez dans une situation analogue à celle qui résulterait d'un rejet.

En effet, la convention est provisoirement conclue. Si elle est amendée par les Chambres, de nouvelles négociations deviendraient nécessaires entre le Gouvernement et M. Limauge, attendu que celui-ci aurait le droit de répudier les conditions nouvelles qui résulteraient des modifications.

Dans l'hypothèse où se sont placés les honorables membres, les vœux, *qu'ils consentiraient à émettre*, pourraient donc aussi nous faire aboutir à l'inconnu.

Si nous demandons aux Chambres qu'elles rejettent le contrat, l'admission de cette demande emporterait de nouvelles négociations. Voilà tout.

Donc, n'importe ce que nous ferons, il faudra toujours recommencer les négociations.

M. l'échevin ALLEWAERT. — L'observation de M. Ragheno me prouve que les conclusions du rapport et la proposition de M. Gits conduisent, en définitive, au même résultat. Elles se confondent en leur objet. Si les Chambres adhèrent aux conclusions du rapport et que M. Limauge n'admet pas les modifications que celles-ci comportent, la convention tombe. On peut donc voter les conclusions. M. Gits aussi peut les voter.

Ces conclusions me semblent préférables à la proposition de M. Gits; elles reflètent mieux les différentes phases où le débat a passé.

La convention a été fortement incriminée. Elle a même été qualifiée de draconienne par M. Cuylits, non parce que tout y est mauvais; mais parce qu'en certaines parties elle n'est point compatible avec les intérêts d'Anvers.

Si nous voulons faire une œuvre réellement pratique, nous devons nous borner à transmettre au Gouvernement des vœux.

A tous égards, c'est ma conviction intime, je crois que ce que nous avons de mieux à faire est de voter les conclusions du rapport.

M. GITS. — Si je ne me rallie plus aux conclusions du rapport, que j'ai d'ailleurs signé, c'est qu'après une nouvelle étude, en présence de faits récents, notamment la nouvelle faveur accordée à la *Compagnie immobilière*, je demeure convaincu que ces conclusions ne sont pas assez énergiques et ne répondent pas suffisamment au sentiment de la population que nous avons l'honneur de représenter dans cette enceinte.

Il ne suffit plus de formuler de simples observations, d'émettre de simples vœux; en présence d'une convention reconnue *draconienne*, *léonine*, *injuste*, par un homme aussi modéré que l'honorable M. Cuylits, il faut plus que protester; il faut renverser. — C'est ce que je vous convie de faire.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — M. Gits voudrait voir faire une autre convention. Je crois que si on modifiait celle qui existe, dans le sens du rapport et conformément aux observations qui ont été échangées ce soir, on atteindrait le but que s'est proposé l'honorable M. Gits.

De deux choses l'une.

Les Chambres accepteront vos observations et M. Limauge se ralliera aux modifications qui auront été apportées en conséquence à la convention, et tout sera pour le mieux.

Ou les Chambres accepteront et M. Limauge n'acceptera pas, et alors la convention tombe en quenouille.

Une troisième hypothèse est celle où les Chambres n'admettraient pas vos amendements. Cela vous démontrerait que vous n'auriez pas davantage obtenu le rejet de la convention. On ne vous refuserait pas en effet le moins, pour vous accorder le plus.

M. l'Échevin ALLEWAERT. — Dans cet ordre d'idées, Il conviendrait de modifier les conclusioss du rapport, en y ajoutant; *et par voie de pétition aux Chambres législatives.*

M. ELSKAMP. — Je proposerai de demander aux Chambres le rejet, pour le cas où elles ne croiraient pas devoir adopter les amendements proposés.

M. le BOURGMESTRE. — Je pense que nous pourrons aller aux voix. Je lirai la proposition que vient de me transmettre M. Gits. La voici :

» Je propose au Conseil de s'adresser aux Chambres par voie de pétition pour les prier de rejeter la convention du 10 Janvier 1874 et subsidiairement :

« 1° de rejeter la construction d'un pont jusqu'à ce que des études officielles et complètes aient démontré que cet ouvrage ne pourra nuire *ni à la navigation, ni au régime du fleuve;*

2° de décider que les remblais à faire ne le seront pas à plus de 50 centimètres en contre-bas des rues;

» 3° que le monopole accordé à la compagnie pour la manutention soit supprimé;

» 4° que l'option, accordée à l'État, par l'art. 5, soit transmissible à la ville ;

» 5° que les droits de navigation en rade ne puissent être perçus au profit de la compagnie;

» 6° que l'octroi d'un entrepôt franc ne soit pas concédé à la compagnie ;

» 7° que la nouvelle rédaction du 21 Février disparaisse pour faire rentrer la compagnie dans le droit commun, c'est-à-dire, de lui laisser tout le poids d'une réduction éventuelle des tarifs. »

Il est évident que cette proposition devra être mise aux voix la première, comme s'écartant le plus des conclusions du rapport.

M. l'Échevin CUYLITS. — Je demande la division. Celle-ci, du reste, est de droit.

M. l'Echevin VAN DER TAELEN. — Le rapport dit ceci à l'égard du pont :

« En l'absence de tout projet déterminant clairement les conditions d'établissement de cet ouvrage et sans se faire illusion sur les entraves que tout pont peut apporter à la libre navigation, les Commissions doivent suspendre leur opinion et poser formellement leurs réserves jusqu'au jour où des éléments plus complets nous auront mis à même de mûrir notre appréciation. »

Cela est aussi énergique que ce que demande M. Gits.

M. le BOURGMESTRE. — Si je mettais aux voix la première partie de la proposition de M. Gits ?

M. GITS. — Pour le cas où les Chambres admettent la convention, nous demandons qu'elles résolvent les questions que nous avons soulevées, dans un sens favorable à la ville et conforme à l'équité.

M. RAGHENO. — D'après moi, la proposition de M. Gits doit rester entière. Si on demande le rejet pur et simple, sans plus, et que les Chambres ne s'y décident point, nous n'aurons rien. Il est donc nécessaire de maintenir les demandes subsidiaires.

M. l'Échevin CUYLITS. — Je persiste à croire qu'il faudra voter isolément sur chacun des points. Le cas est identique à celui qui se présente lorsqu'il s'agit de faire un règlement, une loi. On procède article par article.

M. le BOURGMESTRE. — M. Elskamp vient de me faire parvenir la proposition suivante :

« Je propose de demander à la Chambre qu'elle veuille bien adopter les amendements proposés à la convention et, au cas où elle n'accepterait par ces amendements, de vouloir rejeter la convention. »

C'est la proposition de M. Gits, mais renversée.

M. GITS. — Je veux consentir à scinder ma proposition.

M. LE BOURGMESTRE. — Je vais donc mettre aux voix la première partie de la proposition de M. Gits, tendant au rejet de la convention.

— Écartée par 16 voix contre 10.

Ont vote contre: MM. De Beunie, Elskamp, Josson, Lefebvre, Segers-Baée, Segers, Slaets, Suremont, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Allewaert, Bex, Claeys, Cuylits, de Wael.

Ont voté pour : MM. De Winter, Gits, Markelbach, Nauts, Nyssens, Pulinckx, Ragheno, Robyns, Slaets, Veders.

M. le BOURGMESTRE. — Nous procèderons au vote sur la deuxième partie de la proposition de M. Gits,

M. GITS, — Je la retire,

Des Voix. — Non, non.

M. GITS. — Je cède le pas à la proposition de M. Elskamp.

M. le BOURGMESTRE. — La proposition de M. Elskamp étant la même que la vôtre, je mettrai aux voix les conclusions du rapport, telles qu'elles ont été amendées par M. Allewaert.

— Ces conclusions sont adoptées par 17 voix contre 1 et 8 abstentions.

Ont voté pour : MM. De Beunie, Elskamp, Josson, Lefebvre, Pulinckx, Segers-Baée, F. Segers, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Allewaert, Bex, Claeys, Cuylits, de Wael.

A voté contre : M. Robyns.

Se sont abstenus : MM. De Winter, Gits, Markelbach, Nauts, Nyssens, Slaets, Veders, Ragheno.

M. DE WINTER. — Je n'ai pas voté contre, parce que la réalisation de la convention sera toujours quelque chose; je n'ai pas voté pour, parce que les conclusions du rapport ne sont pas aussi énergiques qu'elles devraient l'être pour la ville d'Anvers.

MM. Gits, Markelbach, Nauts, Slaets, Veders, Ragheno se sont abstenus pour les mêmes motifs.

M. NYSSENS. — Je me suis abstenu comme signataire du rapport.

— La séance est levée à 11 1/2 heures.

Séance du 2 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Citadelle du Sud. — Transformation. — Rectification des quais. — Convention du 16 Janvier.

M. LE BOURMESTRE. — Messieurs, d'après le désir du Conseil communal, le Collége a écrit à M. le Ministre des finances, en date du 25 Février dernier, pour lui faire connaître différents points sur lesquels le Conseil a discuté dans notre dernière séance. J'aurai l'honneur de vous donner connaissance de la lettre collégiale ainsi que de la réponse de M. le Ministre.

Voici la lettre que nous avons écrite :

Anvers, le 25 Février 1874.

Le Collége des Bourgmestre et Échevins à Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à la lettre que notre Bourgmestre vous a adressée le 22 de ce mois, à l'effet de vous communiquer l'approbation par le Conseil communal de la convention que nous avons signée avec vous le 16 Janvier dernier, lettre dont vous avez bien voulu lui accuser réception le même jour, nous avons l'honneur de vous communiquer les observations et les divers vœux que le Conseil communal a exprimés à cette occasion.

Nous nous bornerons à un résumé très-succinct, le rapport que les Commissions du commerce, des travaux et des finances ont présenté à ce sujet au Conseil est ci-

joint, et vous mettra au courant, Monsieur le Ministre, des considérations et des développements qui y ont été donnés :

I. L'affirmation du droit de propriété de l'État aux quais actuels, que l'exposé des motifs du Gouvernement maintient, malgré les déclarations contraires de notre part avant la signature du contrat, a soulevé des protestations fondées de la part du Conseil. La question de propriété reste formellement réservée de part et d'autre, ainsi que l'atteste notre lettre du 13 Janvier dernier, 2e alinéa. Nous nous y référons.

II. Les Commissions ont fait observer au Conseil qu'en vertu d'obligations antérieurement contractées, l'Etat avait à reconstruire, sans compensation aucune, le quai du Rhin; qu'un premier crédit d'un million de francs avait été voté à cet effet par les Chambres en 1871, et que le coût de ce travail avait été évalué à cette époque à 3 1/2 millions, et que l'exécution de ce projet se trouve maintenant combinée avec celui de la rectification des autres quais. Le Conseil communal aime à croire que cette partie de la dépense n'entrera pas en ligne de compte pour déterminer la quote-part de l'Etat dans les revenus futurs des quais reconstruits et il espère que le Gouvernement s'expliquera dans ce sens devant les Chambres.

III. Il espère également que l'Etat ne perdra pas de vue l'engagement qu'il a pris à la même époque de construire, à ses frais, la nouvelle écluse maritime indispensable pour l'exécution des projets d'agrandissement au Nord et que le Gouvernement donnera une prompte suite à la promesse inscrite dans son exposé des motifs de seconder toujours les efforts de la ville pour l'amélioration et le développement successifs de ses bassins.

IV. Le Conseil communal émet le vœu que le tracé, à adopter pour l'exécution des travaux, se rapproche autant que possible de celui préconisé par la commission de 1870. Il a la conviction que plus la courbe sera concave, plus la rectification sera utile. Il désire que l'ingénieur de la ville ou d'autres mandataires communaux fassent partie de la commission qui dressera les plans des travaux, et il se réserve, à l'occasion de l'avis qu'il sera ultérieurement appelé à donner sur le plan d'exécution que le Gouvernement lui soumettra à cet effet, d'insister tout particulièrement sur la largeur de 60 mètres, que la commission de 1870 préconisait pour la largeur à donner au nouveau terre-plein des quais. Cette largeur n'est pas exagérée, Monsieur le Ministre, si l'on veut y établir des hangars, des voies ferrées et une route carrossable, dégagée d'encombrements perpétuels.

V. Il désire aussi qu'à défaut de stipulations formelles quant au terme d'achèvement des travaux, le Gouvernement prenne l'engagement et l'impose à l'entrepreneur, de construire chaque année au moins une quantité de mètres de quais égale à celle qu'exécutera la *Compagnie immobilière*. Directement intéressée dans l'exécution de ces travaux, la ville demande qu'un grand nombre d'entrepreneurs sérieux et solvables soient appelés à soumissionner et qu'elle ait à émettre son avis sur le mérite des soumissionnaires.

VI. A propos de l'article 2 de la convention, il est à remarquer que les terrains occupés par les canaux navigables actuels devront être totalement incorporés à la voie publique, à l'effet de procurer de spacieux dégagements vers l'intérieur de la ville.

VII. L'article 4, concernant les réparations et l'entretien incombant aux parties, doit, d'après le Conseil, s'interpréter dans ce sens que l'État se chargera de tout ce qui concerne les murs de quai, et la ville du terre-plein et de l'outillage de ces quais.

VIII. Le Conseil communal admet la stipulation finale de l'art. 5 concernant le tramway ; mais il est bien entendu, en présence des réserves réciproques actées, que cette concession de sa part n'implique pas la reconnaissance d'un droit de propriété quelconque de l'État à cette voirie.

IX. Art. 9, 2e alinéa. Le Conseil communal considère le mot *réclamer* comme synonyme de *demander*. Il est unanimement d'avis qu'un abaissement des tarifs ne peut avoir lieu que du consentement des deux parties.

X. Art. 11. Le Conseil communal désirerait voir introduire par vous, Monsieur le Ministre, un amendement stipulant des conditions équitables et des époques déterminées auxquelles la ville pourrait reprendre la part de l'État dans l'exploitation commune des quais.

XI. L'examen de l'article 12 du contrat, relatif au remblai des canaux navigables, a fait naître cette remarque que les quais de ces canaux et ceux de l'Escaut qui sont actuellement affectés au batelage ont un développement de 1675 mètres. Nous croyons devoir vous la communiquer, Monsieur le Ministre, en vous priant d'y avoir égard, lorsque les plans du nouveau bassin de batelage seront soumis à l'approbation requise.

Finalement, Monsieur le Ministre, le Conseil communal a constaté avec satisfaction que le Gouvernement s'est rallié catégoriquement à sa manière de voir, que c'est au Nord, sur la rive droite du fleuve et non ailleurs, que l'extension des établissements maritimes doit avoir lieu ; que dans ce but les fronts intérieurs de la citadelle doivent disparaître, et que les terrains militaires devenus ainsi disponibles, seront cédés à la ville à des conditions équitables.

L'affirmation que contient à ce sujet votre dépêche du 27 Décembre dernier, a rassuré notre population, quant aux craintes qu'avait fait naître le projet d'établir une ville maritime sur la rive gauche du fleuve ; et c'est sous la bonne impression qu'elle a occasionnée que, sacrifiant en grande partie ses intérêts particuliers au profit de l'œuvre nationale qui en fait l'objet, le Conseil communal a approuvé notre convention du 16 Janvier dernier, en exprimant l'espoir que le Gouvernement et les Chambres tiendront compte à la ville des observations et des vœux résumés ci-dessus.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Par ordonnance : *Le Secrétaire,* *Le Bourgmestre,*
J. DE CRAEN. LÉOP. DE WAEL.

Voilà la lettre à laquelle M. le Ministre a répondu le 27 Février dernier, dans les termes suivants :

Bruxelles, le 27 Février 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers.

MESSIEURS,

Avant de répondre brièvement aux divers points indiqués dans votre lettre du 25 Février, je tiens à vous déclarer que je n'accepte point les commentaires et les interprétations que j'ai rencontrés, soit dans le rapport fait au Conseil communal, soit dans les discussions qui y ont eu lieu. Les termes de notre convention du 16 Janvier sont clairs et précis : ces termes ont été employés dans leur sens naturel. On ne peut pas, au moyen de commentaires, y donner un sens ou une portée qu'ils n'ont pas et créer des droits nouveaux en dehors du contrat.

I. Vous me dites, Messieurs, que l'affirmation du droit de propriété de l'État a soulevé de la part du Conseil des *protestations fondées*. Je ne puis empêcher la ville d'Anvers de maintenir des prétentions qui me paraissent dénuées de tout fondement ; mais je me réfère au préambule du contrat, dans lequel l'État affirme et maintient son droit de propriété.

II. Le Conseil communal voudrait éliminer du compte 3 1/2 millions de dépenses de premier établissement à faire par l'État.

Il suffit de lire le § 1er de l'art. 1er et de l'art 7 pour constater que cette demande est manifestement contraire au texte du contrat.

III. Il n'est pas moins évident, ainsi que le démontrent à la fois la correspondance et la convention, que l'État ne s'est engagé en aucune manière à exécuter à ses frais d'autres travaux, spécialement au Nord.

IV. Quant au tracé des quais, la discusssion publique est ouverte. Une commission dans laquelle la ville sera représentée discutera à son tour les observations ou objections qui se produiront et préparera les éléments de la résolution à prendre par le Gouvernement.

Le Conseil communal sera appelé d'ailleurs à donner son avis (§ dernier de l'art. 1er).

V. A maintes reprises le Gouvernement a témoigné la ferme volonté d'imprimer aux travaux toute l'activité possible. Il ne croit pas qu'il y ait un grand nombre d'entrepreneurs capables d'exécuter ces travaux. Peut-être traitera-t-il à main ferme par les raisons indiquées dans l'exposé des motifs : en tout cas, s'il y a des soumissionnaires, il se réserve naturellement d'apprécier leur merite.

VI. Vous affirmez que les terrains occupés par les canaux actuels devront être totalement incorporés à la voie publique. Je n'ai cessé de dire au contraire que l'on utiliserait pour le commerce les espaces non nécessaires à la circulation, et il est impossible de trouver dans notre contrat un seul mot impliquant que l'État s'est obligé à créer à ses frais des places publiques au détriment de l'intérêt du commerce.

VII. Je me réfère au texte de l'art. 4 : l'État n'est chargé que des grosses réparations ou des reconstructions partielles des murs de quai. Toutes autres dépenses d'entretien sont à la charge de la ville. Une somme annuelle de 100,000 francs lui est allouée pour cela.

VIII. Le Conseil déclare qu'en votant l'art. 5, § 2, il n'a pas entendu reconnaître un droit de propriété. Cette déclaration ne changeant rien aux droits de l'État, n'exige pas d'autres observations.

IX. Tout en m'étonnant de voir le Conseil hostile à la liberté d'action du Gouvernement pour faire opérer des réductions de taxes favorables au commerce, je ferai remarquer que le sens du mot *reclamer* ne présente aucune équivoque : il n'est pas synonyme de *demander* ; il ne suppose pas le commun accord. Le dernier paragraphe relatif au préavis serait un non-sens d'après l'interprétation que vous donnez.

X. Je n'ai pas l'intention de proposer un amendement pour consacrer une faculté de rachat des droits de l'État, ou de ce que vous appelez improprement la part de l'État.

Si je vous demandais aujourd'hui de racheter le droit de gestion conféré à la ville, vous me répondriez avec raison qu'il n'a jamais été question de cela et que vous n'y pouvez consentir.

XI. Jai communiqué cette demande à la compagnie en l'invitant à se mettre en rapport avec vous. Les quais, la plupart très-étroits, des canaux actuels, ne mesurent guère que 1000 à 1050 mètres. et à l'avenir pas plus qu'aujourd'hui il ne sera interdit au batelage d'accoster aux quais du fleuve. Le nouveau bassin projeté a plus de 1000 mètres de quais, mais je suis convaincu que la compagnie examinera avec la plus grande attention les modifications que vous proposeriez dans l'intérêt du batelage. Je ne me reconnais pas le droit d'amender d'office son contrat.

Il me semble qu'en proposant aux Chambres de dépenser de 15 à 18 millions pour les installations maritimes du port d'Anvers, le Gouvernement ne pouvait raisonnablement pas s'attendre à ce qui arrive, c'est-à-dire, à des plaintes, à des reproches, à des exigences nouvelles, et surtout à entendre dire (sans qu'un seul mot témoigne qu'on lui sait le moindre gré) *que la ville sacrifie en grande partie ses intérêts particuliers au profit de l'œuvre nationale.*

Les Chambres auxquelles je dois communiquer votre lettre et ma réponse éprouveront sans nul doute un grand et légitime étonnement, comme je l'ai éprouvé moi-même. J'espère néanmoins qu'elles auront la générosité de voter la convention du 16 Janvier.

Agréez, Messieurs, l'expression de mes sentiments très-distingués.

Le Ministre des finances,

J. MALOU.

Messieurs, cette lettre a été communiquée au Collége et jusqu'à présent nous n'avons pas trouvé le temps nécessaire pour y donner la réponse voulue. J'espère que le Conseil voudra bien s'en référer au Collége, pour répondre à cette lettre de la manière convenable. (*Adhésion*).

M. GITS. — Je demanderai à faire observer qu'il y a une grande différence entre les termes polis et convenables de la lettre du Collége et les termes presque acerbes dont se sert M. Malou vis-à-vis de la ville d'Anvers.

Il n'y a pas de doute que les magistrats communaux défendent les intérêts de la ville d'Anvers comme ils ont pour devoir de les défendre et M. le Ministre des finances au lieu de leur en vouloir, devrait leur en savoir gré. En

défendant les intérêts de la commune, nous comprenons et pratiquons véritablement la liberté communale. Ce n'est pas en nous inclinant devant la volonté d'un Ministre que nous ferons notre devoir. Je pense donc que le Collége doit persévérer dans la façon dont il a défendu jusqu'à présent les intérêts de la ville d'Anvers.

M. le BOURGMESTRE. — L'Administration de la commune a toujours défendu les intérêts de la ville et surtout dans cette grave affaire. Elle persévèrera dans la voie où vous l'avez approuvée jusqu'à présent.

M. GITS. — Et c'est la bonne.

M. le BOURGMESTRE. — Voici, Messieurs, une seconde lettre. Celle-ci se rapporte au contrat Limauge. Le Conseil communal avait décidé de se borner, pour ce qui regarde le contrat du 10 Janvier, à expédier au Gouvernement et aux Chambres législatives, par voie de pétitionnement, le rapport des Commissions réunies avec un amendement introduit par notre collègue M. Allewaert. Cet envoi a été fait par une lettre d'envoi pure et simple à laquelle M. le Ministre à répondu ceci :

Bruxelles, le 28 Février 1874.

A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers,

MESSIEURS,

J'ai reçu seulement ce matin votre lettre datée du 26 Février, relative à la convention conclue le 10 Janvier entre l'État et la *Compagnie immobilière.*

Vous avez cru devoir en déférer l'examen au Conseil communal ; vous m'informez qu'il a « protesté énergi- » quement contre la convention, qui lui a paru » hautement préjudiciable aux intérêts de la ville » et vous a chargés d'adresser aux Chambres, ainsi qu'au Gouvernement, un exemplaire du rapport des Commissions réunies.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de l'exemplaire qui était joint à votre lettre.

Comme je ne puis reconnaître au Conseil ni le droit de protester « même en guise de pétition, » selon votre expression, contre ce contrat auquel la ville n'est pas intervenue, ni de prendre part à une négociation tendant à le modifier, si le Gouvernement croyait devoir négocier, je vous remercie de l'offre que vous me faite de venir conférer avec moi « dans l'intérêt » des modifications a apporter à cette convention. »

Je vous prie seulement, Messieurs, de vouloir bien joindre à vos pétitions aux Chambres le plus grand nombre possible d'exemplaires du rapport et du compte-rendu officiel des discussions qui ont eu lieu au Conseil communal. La législature pourra ainsi mieux connaître toutes les prétentions qui se sont élevées et les motifs invoqués à l'appui de ces idées ou prétentions, et il me sera plus facile de démontrer aux Chambres et au pays, combien la convention si injustement attaquée est favorable à la ville d'Anvers.

Je remercie ceux d'entre vous, Messieurs, qui ont essayé dans les débats au Conseil communal de rétablir la réalité des faits ; je sais particulièrement gré à Monsieur le Bourgmestre, d'avoir maintenu, malgré l'assertion contraire consignée au rapport, que le pont à construire était porté sur le plan soumis officieusement au Collège, et auquel il a donné son approbation sauf quelques modifications de détail.

Si j'ai le regret et si j'éprouve le mécompte de rencontrer comme contradicteurs plusieurs de ceux qui semblaient devoir être mes auxiliaires naturels pour assurer la prospérité et la grandeur d'Anvers, soyez convaincus, Messieurs, que ces difficultés inattendues ne me découragent pas. Je compte sur une appréciation plus juste, de la part de tous les hommes qui, à Anvers même et ailleurs, comprennent les véritablas intérêts du pays et de notre métropole commerciale.

Agréez, Messieurs, etc.

Le Ministre des finances,
J. MALOU.

Cette lettre est arrivée hier. Je l'ai communiquée ce matin au Collège.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Quoi qu'en dise M. le Ministre, je tiens à constater que le Conseil communal a rempli un devoir des plus impérieux en s'occupant de ce contrat qui avait un intérêt si direct pour la population d'Anvers dont l'administration nous est confiée. Je crois que le Conseil ratifiera cette appréciation. Il dira, comme nous que M. le Ministre se trompe grossièrement lorsqu'il nous dénie le droit de présenter les observations que nous avons faites.

M. GITS. M. le Ministre nous dénie même le droit de pétition, droit qui est inscrit dans la constitution.

M. le BOURGMESRTBE. Je crois que vous vous trompez; il ne vous dénie pas le droit de pétition. Mais il ne vous reconnaît pas le droit d'intervenir même officieusement dans une convention au sujet de laquelle nous n'avons pas été appelés à donner notre avis.

M. GITS. Je crois avoir entendu ces mots : Je ne vous reconnais pas le droit de protester même par voie de pétition.

M. le BOURGMESTRE. C'est le droit de protester qu'il vous conteste, quelle que soit la forme que vous donneriez à votre protestation.

M. GITS. La pétition est toujours une protestation. Il n'y aurait pas de pétition, s'il n'y avait pas de protestation.

M. ALLEWAERT. Du moment que l'on demande aux Chambres la ratification d'un acte, il est certain que ceux à qui cet acte peut nuire, ont le droit de s'adresser aux Chambres pour que cet acte ne soit pas ratifié. Il est étonnant de voir ce droit mis en doute.

Je me rallie, quant à moi, aux paroles de mon collègue M. Van der Taelen.

M. GITS. Il est étonnant surtout que ce droit soit contesté par un Ministre.

M. le BOURGMESTRE. Personne ne demande plus la parole ?

— L'incident est clos.

—

M. NYSSENS. Messieurs, à peine la discussion du Conseil sur la convention dont nous avons eu à nous occuper était-elle terminée, que nous avons reçu un plan de rectification des quais. D'après ce plan, la largeur des quais serait de 42 mètres aux deux angles de la place Sainte-Walburge.

Voilà donc une intention bien arrêtée de la part du

Gouvernement de donner seulement 42 mètres de quai précisément à l'endroit où la plus grande largeur serait nécessaire.

Le Conseil communal doit protester *a priori* contre cette intention du Gouvernement.

Il est vrai que M. le Ministre des finances, dans une lettre antérieure à l'envoi du plan, a écrit au Collège que s'il était nécessaire de donner une plus grande largeur, on ferait davantage. Mais ni la lettre de M. le Ministre, ni le rapport de M. De Decker ne me donnent confiance dans cette promesse. Il me semble, Messieurs, que ce n'est ni aux ingénieurs, ni au Gouvernement qu'il appartient d'indiquer la largeur nécessaire pour les quais. C'est à nous, c'est au commerce d'Anvers qu'il appartient de fixer cette largeur.

Il serait vraiment déplorable de voir gâter un grand et beau travail pour raison d'économie. Il n'est dit nulle part, ni dans la lettre de M. le Ministre, ni dans le rapport de M. De Decker, que la largeur de 42 mètres est suffisante. On dit tout simplement que c'est par économie que l'on ne donne pas une largeur plus grande. La meilleure preuve que cette largeur n'est pas suffisante, c'est que les quais de la *Compagnie immobilière* auront 60 mètres. A plus forte raison, nos quais doivent avoir une largeur plus grande. Il est évident, en effet, que le mouvement sera beaucoup plus considérable sur nos quais que sur les autres.

Je demande donc qu'une requête soit adressée d'urgence à la représentation nationale, priant les Chambres de décider que, quel que soit le tracé, une largeur minima de 60 mètres sera donnée aux quais.

Voilà la proposition que j'ai l'honneur de faire.

M. le BOURGMESTRE. — Je crois, quant à moi, que cette proposition est prématurée. Le plan que vous avez vu n'est qu'un avant-projet. Il sera temps de donner satisfaction à la proposition de M. Nyssens quand la commission, qui sera appelée à se prononcer sur cette question, aura donné son avis. Si la commission est de l'avis de M. Nyssens et si, à son tour, le Conseil, par un vote unanime, appuie cette manière de voir, notre opinion aura beaucoup plus de poids.

Si nous nous prononçions maintenant, on nous donnerait la même réponse que celle que je viens de communiquer au Conseil. Nous nous sommes engagés dans une voie; il faut continuer à la suivre, quitte, après cela, à faire des efforts pour faire prévaloir la protestation de M. Nyssens.

M. NYSSENS. — La question de la rectification des quais sera introduite à la Chambre demain ou après-demain.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — La convention.

M. NYSSENS. — Il est probable que l'on discutera la question de la largeur des quais.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Mais non.

M. NYSSENS. — Il serait très-fâcheux qu'il n'y eût pas de protestation de notre part.

M. le BOURGMESTRE. — Vous n'avez fait que protester.

M. NYSSENS. — .... que l'on pût nous dire : Vous avez eu connaissance du plan et vous n'avez pas protesté. C'est ce qui s'est passé pour la question de la citadelle.

M. le BOURGMESTRE. — Nous protestons depuis six mois contre cette petite largeur.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — M. Nyssens nous a parlé du rapport de M. De Decker. Il nous a dit que ce rapport ne lui donnait pas ses apaisements. C'est possible. Mais enfin je crois que M. Nyssens n'a pas lu attentivement la huitième question qui a été posée par la section centrale au Gouvernement et qui a trait aux expropriations et à la largeur des quais. Que résulte-t-il de la réponse du Gouvernement? C'est que rien n'est compromis, rien absolument. Cette réponse doit vous donner vos apaisements en ce sens, je le répète, que rien n'est compromis et que nous aurons le droit d'intervenir lorsqu'il s'agira de discuter le plan.

Voici ce que dit M. le Ministre :

« On suppose d'abord qu'il y aura une courbe; le Gouvernement persiste à croire, comme il l'a dit dans l'Exposé des motifs, qu'un alignement droit est préférable, et il espère que l'étude définitive démontrera que telle est la meilleure solution.

» On suppose, en second lieu, qu'il s'agit de supprimer les expropriations. Le Gouvernement a l'intention de les restreindre au strict nécessaire, mais il ne s'engage pas à les supprimer tout à fait. On suppose en troisième lieu que si les expropriations étaient absolument supprimées, la partie centrale du quai coûterait plus : or, c'est précisément le contraire, la partie centrale coûterait beaucoup moins, mais d'autres parties, si l'alignement portait les murs dans les grandes profondeurs, pourraient entraîner à des dépenses excessives.

» On aura d'une part à expertiser avec soin le coût probable des expropriations à faire éventuellement sur chaque point, et d'autre part à rechercher quelles seront les variations de la dépense de premier établissement des murs de quai, selon qu'on se reporte sur tel ou tel alignement obligeant à fonder les murs dans telle ou telle profondeur. Il ne suffira même pas de se fier aux coupes en travers du lit du fleuve, mais il faudra constater d'abord à quel niveau se trouve le bon terrain. »

» La différence du coût d'exécution ne pourra même être dégagée que par la discussion du contrat d'entreprise, après adoption du système qui sera reconnu le meilleur.

» Il faut, en résumé, combiner tous les éléments de manière à avoir, sans dépenses inutiles, les quais les plus larges, les plus réguliers qu'il sera possible d'établir. »

Donc, Messieurs, je le répète une troisième fois, rien n'est compromis. Le plan vous a été envoyé. Nous allons l'étudier.

Je crois bien qu'il entre dans l'intention du Conseil de réunir ses Commissions du commerce, des travaux et des finances pour examiner de nouveau le plan. Alors toutes les opinions pourront se faire jour. Et à la suite de l'étude, de l'examen de la question, nous ferons valoir auprès du Gouvernement les observations que nous aurons à lui presenter au sujet du peu de largeur des quais. Voilà, je crois la véritable marche à suivre. Il serait intempestif de protester aujourd'hui, alors que nous n'avons pas encore étudié la question.

M. NYSSENS. — Nous voilà devant un plan bien déterminé.

M. le BOURGMESTRE. — Mais non, rien n'est déterminé.

M. l'Echevin VAN DER TAELEN. — C'est un avant-projet, — dans le rapport de la section centrale cela est dit en toutes lettres, — avant-projet sur lequel on prendra l'opinion des hommes compétents, des hommes pratiques d'expérience et de science. C'est alors seulement que M. le Ministre sera éclairé sur la ligne de conduite à suivre et qu'une décision interviendra. Nous ne pouvons nous prononcer sur la question qu'après l'avoir étudiée.

M. le BOURGMESTRE. — Du reste, dans la lettre que j'ai lue au Conseil, ce même ordre d'idées est développé. A l'une des questions que nous lui ayons posées. M. le Ministre a répondu de nouveau que la question du tracé n'est pas résolue le moins du monde. Il est même dit, on le sait, que dans la commission qui sera chargée d'examiner cette question, le Conseil communal sera représenté.

Monsieur Nyssens, faites-vous une proposition formelle?

M. NYSSENS. — Oui, M. le Président.

M. le BOURGMESTRE. — La proposition est-elle appuyée? Elle ne l'est pas.

— L'incident est clos.

—

M. GITS. — Je demanderai au Conseil la permission de l'entretenir un instant au sujet du rapport de la section centrale. Je crois avoir à relever quelques points de ce rapport, et comme la discussion doit commencer très-prochainement à la Chambre, je réclamerai un moment d'attention.

Pour quiconque a lu ce rapport, il n'y a aucun doute que certaines questions importantes qui avaient été étudiées au sein du Conseil et discutées dans le rapport de cette assemblée, ont été plus ou moins négligées.

J'ai même été très-étonné de voir que dans cette section centrale où siégeaient trois Anversois — l'un d'eux a même été nommé rapporteur, — certaines questions ont été résolues. ou plutôt préconisées dans un sens diamétralement opposé à celui des intérêts de la ville d'Anvers. Je veux parler, par exemple, de la largeur des quais. Il n'y a pas de doute, quelle que soit la réponse du Gouvernement aux questions qui lui sont posées par la section centrale, que le rapport de cette section nous donne tort.

Voici en effet ce que le rapport dit à ce sujet :

« Les quais, y compris la voie publique, auront une largeur qui variera entre 42 et 123 mètres, d'après le tracé communiqué à la section centrale.

» La commission de 1870 préconise une largeur de 60 mètres.

» La section centrale croit que le Gouvernement agit sagement en ne donnant pas aux quais, en certains endroits où il faudrait faire des expropriations coûteuses, une largeur qui n'est pas impérieusement réclamée par les besoins du service des quais.

» Il sera d'ailleurs facile de combiner les installations des quais de façon à réserver aux parties étroites les installations les moins encombrantes; il sera aisé de n'y faire accoster que les bâtiments les plus petits et dont les cargaisons exigent le moins de place.

» De cette façon, tout en évitant une forte dépense en expropriations superflues, le but qu'on poursuit sera parfaitement atteint.

» Il y a tant de travaux utiles à faire encore, à Anvers et ailleurs, que l'on doit se faire scrupule de consacrer les deniers des contribuables à des dépenses dont la nécessité n'est pas entièrement démontrée. »

Ainsi, d'après la section centrale, une largeur minima de 42 mètres, au centre des quais, est suffisante. Et pour la justifier on nous dit que, dans cet endroit (qui aura une grande profondeur) on pourra faire amarrer les petits bateaux de cargaison peu importante.

N'est-ce pas là, une question traitée à l'encontre des intérêts d'Anvers?

Je le répète, j'ai lieu de m'en étonner.

La section centrale examine également la question des tarifs. M. Malou, dans sa réponse, de même que dans la lettre dont il vient de nous être donné lecture, n'admet pas notre interprétation. Il dit : vous avez mal compris et j'entends pouvoir vous imposer l'abaissement des tarifs.

La section s'est émue de cette situation, excessivement anormale, puisqu'elle fait passer la ville sous les fourches caudines d'une société particulière; elle a insisté avec raison et elle est parvenue à obtenir une modification. Cette modification consisterait en ceci : c'est que lorsque l'abaissement des tarifs aura lieu sur les ordres du Gouvernement, — il ne s'agit plus ici d'un commun accord, — le Gouvernement remboursera à la ville, comme il remboursera à la *Compagnie immobilière*, la différence à résulter pour la première de cet abaissement de tarifs.

Voilà donc, au point de vue de la ville, la question financière parfaitement sauvegardée. Mais je me demande quelle peut être à un certain moment la conséquence de cette participation, de cette intervention du Gouvernement? Voici, d'après moi, ce qui pourrait arriver. La concurrence de Flessingue, de Rotterdam et d'autres ports, oblige l'État à abaisser les tarifs des quais, ou, pour mieux dire les droits de navigation. Le Gouvernement en fait part à la ville et à la compagnie et le voilà obligé de rembourser à l'un et à l'autre des sommes importantes. Non-seulement il se prive d'une partie des recettes qui lui reviennent, les 3/4 ou 4/5; mais il doit rembourser à la compagnie et à la ville la perte à résulter pour celle-ci. Or, n'est-il pas à craindre que, dans un moment donné, l'État ne recule devant un sacrifice aussi considérable et qu'il n'abaisse pas les tarifs? Evidemment, s'il les abaisse, il doit nous dédommager. Mais ces sommes peuvent être très-considérables, et soit l'État, soit les Chambres pourraient, après mûr examen; reculer devant un pareil sacrifice, d'autant plus que nous voyons en ce moment même la question d'économie dominer le débat.

Je crois que cette question ainsi résolue pourrait, dans certaines circonstances, donner lieu à des inconvénients peut-être plus grands que ceux auxquels on a voulu remédier.

M. l'Echevin CUYLITS. — Le Gouvernement a demandé la faculté d'abaisser les tarifs. Vous n'avez pas voulu la lui donner.

M. GITS. — L'Etat devant intervenir dans l'abaissement des tarifs, non-seulement de la ville mais encore de la *Compagnie immobilière*, je crains que la grandeur du sacrifice ne le fasse reculer à un certain moment.

M. l'Echevin CUYLITS. — Mais lorsque le Gouvernement a voulu abaisser les tarifs vous ne l'avez pas voulu.

M. GITS. — Vous êtes liés avec la *Compagnie Immobilière*. Et en vertu de l'art. 9 de la convention conclue avec cette société, l'État sera obligé de rembourser la perte résultant de l'abaissement des tarifs. Il n'y a pas à sortir de là. Cette connexité entre les intérêts de la ville et ceux de la *Compagnie immobilière* est pour moi un danger.

La section centrale préconise la construction d'embarcadères provisoires au Nord, de manière à pouvoir donner un accostage convenable aux grands steamers qui actuellement amarrent au Kattendyk.

Il est évident que le Gouvernement qui a garanti des embarcadères aux grandes lignes de navigation transatlantique, ne peut pas faire autrement que de remplacer les quais de telle sorte que l'accostage puisse avoir lieu en tout temps. C'est là une question d'exécution qui n'a pas même besoin d'être discutée.

Par contre, il y a une question très-importante qui n'est pas traitée par la section centrale : c'est celle de la reprise que la ville aurait voulu faire de la part du Gouvernement dans la reconstruction des quais.

Je persiste à croire que cette reprise, à un moment donné, serait hautement désirable, que, dans 20 ou 25 ans peut-être, les finances de la ville le permettant, il serait fort à souhaiter qu'Anvers pût rentrer en possession, sans partage aucun, des quais dont il s'agit. J'espère bien qu'il se trouvera à la Chambre quelques membres disposés à présenter un amendement dans ce sens.

Lorsqu'on poursuit l'étude du rapport, on voit qu'au point de vue de la convention du 10 Janvier la section centrale n'a presque pas osé aborder la question.

Ainsi l'on traite très légèrement la reprise par la ville des terrains du Sud. Tout en reconnaissant que la ville ne pouvait pas reprendre le contrat Strousberg tel qu'il était formulé, le rapport semble reprocher à l'Administration de ne pas s'être entendu avec M. Strousberg. Eh bien je n'hésite pas à dire que telle n'était pas la marche à suivre. La seule marche à suivre, c'était celle que le Collége a adoptée.

Puisque le contrat Strousberg était inacceptable et que, par conséquent. la reprise était impossible à cette époque, c'était au Gouvernement de s'interposer amicalement entre la ville et M. Strousberg, comme il l'a fait ensuite entre la *Compagnie immobilière* et ce dernier. Le rapport ne me paraît donc pas être dans le vrai à ce sujet.

Je désire relever un autre point. Le rapport de la section centrale reproduit le passage suivant du rapport que j'ai eu l'honneur de faire au Conseil sur la convention du 16 Janvier :

« L'Administration d'une ville, qui ne dispose que de ressources nécessairement limitées ne pourrait entreprendre une œuvre de cette importance sans s'exposer à des embarras financiers au moins temporaires. »

Le rapporteur de la section centrale déduit de cette phrase que nous n'aurions pu reprendre les terrains du Sud sans nous exposer à des embarras financiers. Mais il semble oublier qu'à côté des dépenses assez grandes à faire pour travaux publics, vient se placer dans le cas présent le produit éventuel des terrains, produit qui sera très-considérable, je l'ai déjà dit. Par conséquent, il n'y a aucune espèce de connexité entre les travaux de rectification qui auraient pu entraîner la ville dans des embarras financiers, et la reprise des terrains du Sud pour lesquels le bénéfice se trouve à côté de la dépense.

Le rapport de la section centrale combat la faveur accordée par la convention du 10 Janvier à la *Compagnie immobilière*, de percevoir des droits en rade. Seulement je m'étonne de voir que la section n'ait pas conclu. Au lieu de présenter un amendement formel, elle se borne à donner un exemple de navires déchargeant du guano et se rendant à Burght. Le rapporteur démontre qu'il serait injuste de faire payer les droits de rade en faveur de la *Compagnie immobilière* ; mais on ne prend pas de conclusions et il n'est pas proposé d'amendement.

Quant à la manutention dont le monopole avait été concédé à la *Compagnie immobilière*, nous constatons dans le rapport qu'il s'est produit une véritable retraite sur cette question importante. M. le Ministre des finances, qui veut tou expliquer, et qui explique tout à sa manière, trouve que jamais de la vie ce monopole n'a été stipulé dans la convention. Il nous dit qu'il s'agit, non de la manutention sur les quais, mais de la manutention dans les magasins, c'est-à-dire, dans les magasins construits par la *Compagnie immobilière*. Mais une clause pareille a-t-elle besoin d'être insérée dans le contrat ?

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Cela n'existe même pas.

M. GITS. — Il est évident que si vous établissez un magasin, pour l'exploiter, vous avez le droit d'y faire de la manutention et ce droit ne doit pas faire l'objet d'une clause spéciale du contrat. C'est du reste ce que constate avec raison le rapport que j'analyse.

Quoi qu'il en soit, nous avons sur ce point nos apaisements. Les *natiën* ne seront donc pas exclues du quai du bassin de batelage et du quai du Sud.

Quant au pont, la section centrale paraît avoir tous ses apaisements. Elle discute longuement les divers modes de jeter des ponts sur un fleuve. C'est même un travail assez savant qui doit avoir été fourni par des hommes très-compétents. Mais tout en discutant les divers systèmes, la section centrale néglige de faire des propositions. Elle semble oublier, d'après moi, que le principe du pont une fois inscrit dans la convention, il n'y a plus à y revenir : le pont doit être construit ; la *Compagnie immobilière* a le droit de l'exiger.

Eh bien, je suppose que les études auxquelles on se livre justifient à cet égard les craintes de la population. Il n'y aura pas moyen de renoncer au pont... Je vois des signes de dénégation.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. Je vais les expliquer. La société Limauge ne tient pas à ce que le pont se fasse, puisqu'elle doit payer les intérêts, avec les intérêts des intérêts, de la plus-value que la construction de ce pont rapporterait à ses terrains. On fait payer 4 millions et demi la plus-value que la construction du pont doit donner. Si on laissait à la *Compagnie immobilière* ses 4 1/2 millions tout en ne construisant pas le pont, je crois quelle se frotterait les mains.

M. GITS. Mais ce sont 4 1/2 millions payés en obligations ordinaires...

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — C'est du papier qui a sa valeur.

M. GITS. Sans doute, on en payera les intérêts; mais ce n'est pas un débours réel.

Je crois que le pont est appelé à donner aux terrains une plus-value sérieuse. Si l'on y renonçait, la *Compagnie Immobilière*, loin de se frotter les mains, serait très-contrariée. Quant à moi, comme je l'ai dit ici il y a quelques jours, je n'admettrai jamais que, dans une convention particulière, on inscrive le principe d'une question aussi importante que celle de la création d'un pont sur l'Escaut.

La section centrale ne s'en est pas émue. Nous verrons ce qu'en dira la Chambre.

Pour me résumer, je constate encore une fois qu'il n'est proposé par la section centrale aucun amendement à la convention du 10 Janvier. Il me semble cependant que cette convention devrait être remaniée très-sérieusement. Il est à craindre que, dans cet état de choses, la convention ne passe telle qu'elle est.

Je vois même dans le rapport que la section constate qu'elle s'est imposé la plus grande réserve au sujet de cette convention. Je me demande : pourquoi cette réserve? Est-ce parce que l'on a affaire à une compagnie puissante? C'est un motif de plus et pour ne pas avoir de réserve et pour demander, si les conditions faites à cette compagnie sont acceptables; cette réserve ne se justifie d'aucune façon. Quant à moi, je crois que si nous voulons obtenir des modifications à la convention du 10 Janvier, nous ne devons pas nous fier au travail de la section centrale et que nous sommes obligés de nous adresser énergiquement aux Chambres par voie de pétition.....

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — C'est fait. En même temps que nous envoyions notre lettre au Ministre, nous avons adressé notre pétition aux Chambres.

M. GITS. — Mais vous vous êtes bornés à envoyer le rapport.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Avec une apostille.

M. GITS. — J'espère alors que les Chambres tiendront compte de nos critiques.

— L'incident est clos.

Le Conseil reprend l'ordre du jour de la dernière séance.

Séance du 3 Mars 1874.

A HUIS-CLOS.

Présidence de M. LÉOPOLD de WAEL, Bourgmestre.

Citadelle du Sud. Après une longue discussion, le Conseil décide par 23 voix contre 2 d'adresser une requête à la législature à l'effet de solliciter la substitution de la ville d'Anvers à la *Compagnie immobilière de Belgique* pour la reprise du contrat avenu le 10 Janvier 1870 entre M. Malou, Ministre des finances, stipulant au nom de l'État, et M. Victor Limauge, stipulant pour compte de la *Compagnie immobilière de Belgique.*

Séance du 10 Mars 1874.

A HUIS-CLOS.

Présidence de M. LÉOPOLD de WAEL, Bourgmestre.

Citadelle du Sud. Bassin de batelage et quai de l'Escaut.

M. le BOURGMESTRE fait connaître au Conseil les détails des conférences que le Collége a eues avec M. Malou, Ministre des finances et avec M. Victor Limauge, directeur de la *Compagnie immobilière de Belgique*, au sujet de la reprise de la citadelle du Sud et de ses dépendances.

Sur la proposition du Collége, le Conseil décide que cette communication sera répétée en séance publique, à l'exception de certains détails qui, dans l'intérêt des négociations, ne comportent pas encore la publicité.

— La séance à huis-clos est levée.

SÉANCE PUBLIQUE.

Les portes étant ouvertes, un grand nombre de personnes entrent dans la salle. MM. les sténographes des journaux sont à leurs places habituelles.

M. le BOURGMESTRE. — Sous la date du 8 Mars, M. le Ministre des finances m'a fait l'honneur de m'écrire qu'animé du désir sincère de satisfaire, autant que possible, au vœu exprimé en dernier lieu par le Conseil communal, il avait cherché et croyait avoir trouvé une combinaison pratique. Il demandait à nous l'exposer et à la discuter avec nous, c'est-à-dire, avec le Collége. Conformément à l'invitation de l'honorable Ministre, nous nous sommes rendus chez lui le lendemain, Lundi, 9 du courant.

Les négociations entamées ont été poursuivies sans discontinuer et elles viennent d'aboutir à la conclusion de la convention suivante :

Entre M. Jules Malou, Ministre des finances, stipulant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des Chambres législatives et le Collége des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, stipulant au nom de cette ville, et sous réserve de l'approbation du Conseil communal, a été faite la convention additionnelle suivante pour régler dès à présent l'exercice en commun du droit d'option réservé par l'art. 13 du contrat conclu entre parties le 16 Janvier 1874, et par l'art. 5 de celui du 10 du même mois, conclu entre l'État et la *Compagnie immobilière de Belgique*.

Art. 1. Aussitôt que ces contrats seront approuvés par les chambres, l'État exercera pour compte commun l'option réservée par les deux premiers §§ de l'art. 5, précité.

Art. 2. Les dispositions de la convention du 16 Janvier seront appliquées aux quais à construire par l'État et à outiller par la ville.

Art. 3. Pendant les trois mois qui suivront l'approbation, par les Chambres, des contrats des 10 et 16 Janvier, la ville d'Anvers pourra à son choix, ou réclamer que l'État construise également le bassin de batelage ou déclarer qu'elle le construira à ses frais et en paiera le terrain (surface d'eau).

Dans le premier cas, le bassin de batelage et les quais qui l'entoureront soront aussi placés sous le régime de la convention du 16 Janvier.

Dans le second cas, la ville percevra à son profit exclusif les droits et revenus provenant de ce bassin, et des quais dont il sera bordé.

Art. 4. Les nouveaux avantages pour l'achat des terrains que l'État stipuleraient en usant de l'option profiteront à la ville à concurrence d'un tiers, si elle se charge de la construction du bassin de batelage.

Art. 5. Si la présente convention est ratifiée, la somme de 100,000 fr. mentionnée à l'art. 6 (n° 1, littéra B) de la convention du 16 Janvier 1874, sera portée à 150.000 fr.

Art. 6. Le présent contrat sera réputé nul et non avenu, s'il n'est pas ratifié par le Conseil communal avant le 31 Mars courant et par les Chambres législatives avant le 30 Avril prochain.

Le délai de ratification de la convention du 16 Janvier en ce qui concerne l'Etat est prorogé jusqu'au 30 Avril prochain.

Fait en double à Bruxelles, le 14 Mars 1800 soixante-quatorze.

Messieurs, cette convention additionnelle donne satisfaction dans une mesure importante aux légitimes réclamations de la ville d'Anvers. Ce que nous redoutions le plus, c'était de voir l'administration d'une partie des quais passer entre les mains d'une compagnie qui aurait usurpé ainsi une part de l'autorité qu'il importe que nous exercions seuls dans l'intérêt du commerce.

Par la convention additionnelle, tout le service des quais se trouve concentré sous l'administration de la commune, et nous n'avons plus à craindre de concurrence financièrement préjudiciable.

Cependant, la satisfaction que nous obtenons est loin d'être complète. Au point de vue immobilier, nous en avons une autre à poursuivre qui ne peut être que le résultat d'une entente avec la *Compagnie immobilière*. Des négociations sont entamées à ce sujet et nous avons la certitude morale que dès demain nous recevrons de l'*Immobilière* des propositions que nous nous empresserons de soumettre au Conseil. Elles seront, ainsi que la convention additionnelle, soumises à l'examen des Commissions réunies des finances et des travaux.

Je propose en conséquence d'attendre le résultat des pourparlers qui ont eu lieu entre le Collége et l'Immobilière.

Cette proposition est adoptée par acclamation.

La séance est levée à 9 heures.

Séance du 16 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Citadelle du Sud. — Convention entre la ville d'Anvers et la Compagnie Immobilière de Belgique. — Ajournement.

M. GITS. — Au nom des Commissions du commerce, des travaux et des finances réunies, donne lecture du rapport suivant, daté du 14 Mars 1874 et signé de M. le rapporteur et de MM. Joseph Lefebvre, Ferd. Van der Taelen, J. Joseph, I. Segers-Baée, Ad. Nyssens, Ed. Pulinckx, L. Elskamp, Ed. Van Peborgh, F. Segers, F. Bex et T. F. Markelbach:

MESSIEURS,

Les documents qui vous ont été soumis récemment à l'occasion de la convention conclue le 10 Janvier dernier entre M. le Ministre des finances et la *Compagnie immobilière de Belgique*, vous ont démontré de la manière la plus formelle que l'Administration communale d'Anvers a poursuivi la reprise des terrains de la citadelle du Sud, dès qu'elle a eu connaissance des modifications avantageuses que le Gouvernement se proposait d'introduire aux conditions et au plan imposés en 1869 à M. le d^r Strousberg.

Il nous suffira donc de vous rappeler en peu de mots les rétroactes de cette question d'une importance majeure pour notre ville.

Les premiers pourparlers entre M. le Ministre des finances et le Collége échevinal eurent lieu verbalement et d'une façon toute incidente, lors des négociations qui ont abouti à la convention du 16 Janvier.

M. le Ministre des finances ayant ensuite consulté l'Administration communale à propos d'un projet de *transformation* des terrains de la citadelle (et nullement d'un projet de *contrat*, comme il a été dit par erreur à la Chambre), (*) le Collége échevinal, en lui faisant connaître son avis, par lettre du 15 Décembre, lui écrivait *en même temps* pour lui demander une option; cette option devait permettre à la ville d'étudier la transformation projetée, au point de vue de l'exploitation des terrains pour son propre compte.

Le Collége était d'autant plus fondé à espérer une réponse favorable qu'il n'était pas à présumer que déjà, *au moment où on le consultait sur un projet de plan*, la question de reprise eût reçu une solution quelconque.

Et ce qui le prouve, Messieurs, c'est que le contrat passé entre le d^r Strousberg et la *Compagnie immobilière*, — contrat qui n'a été rendu public que tout récemment — n'est daté que du 22 Décembre; le 27 du même mois seulement, le Collége échevinal d'Anvers fut averti par M. le ministre des finances que sa demande d'option, datée du 15, ne pouvait être accueillie.

Peu de jours après, le 10 Janvier, se signait entre M. le Ministre des finances et la *Compagnie immobilière* la convention pour la reprise par celle-ci des terrains de la citadelle du Sud.

La signature de M. le Ministre étant dès lors engagée, il eut été superflu, on le comprendra, d'insister de de nouveau auprès de lui sur la demande prérappelée.

Vos Commissions crurent donc, Messieurs, qu'en présence du fait accompli — tout au moins provisoirement — il importait d'étudier avec soin les termes et les conséquences de la convention du 10 Janvier, afin de pouvoir, le cas échéant, demander aux Chambres, ou de ne pas la ratifier ou d'y apporter de notables modifications.

Le résultat de nos études fut consigné dans le rapport qui vous fut présenté par M. l'Échevin Lefebvre dans la séance du 23 Février dernier.

Ainsi qu'il résulte de ce document et de la longue discussion à laquelle il donna lieu, de vives et nombreuses critiques furent formulées contre la convention qui nous occupe. Ces critiques se traduisirent même en une demande de rejet pur et simple formulée par un membre du Conseil.

Cette proposition fut, il est vrai, écartée par 16 voix contre 10; mais il résulte des explications données par les opposants que c'est la crainte seule du *statu quo* qui leur a fait émettre un vote négatif; celui-ci ne peut donc nullement être considéré comme un acquiescement quelconque aux clauses de la convention. Il suffit d'ailleurs de renvoyer au *Bulletin communal* (n° 7, année 1874) pour justifier l'interprétation de ce vote qui a été mal compris entr'autres par un représentant de notre arrondissement. (*)

(*) *Annales parlementaires*, discours de M. Meeus, page 646, 3e colonne.

Résumons ici, Messieurs, les principaux griefs exprimés, tant dans le rapport que pendant la discussion, contre la convention du 10 Janvier :

1° Exclusion de la ville dans tout ce qui concerne les travaux de voirie à exécuter au nouveau quartier du Sud; les droits de l'Administration étaient complétement méconnus ;

2° Exploitation par une société privée, en concurrence avec la ville, d'un quai à l'Escaut de 1200 mètres et d'un bassin de batelage;

3° Difficultés quant à l'application des tarifs; position privilégiée accordée à la Compagnie dont la ville aurait été pour ainsi dire tributaire;

4° Perception des droits en rade accordée à la Compagnie et dépit du règlement de 1863;

5° Faculté donnée à la Compagnie d'établir un entrepôt franc qui viendrait faire concurrence aux établissements maritimes de la ville;

6° Privilège de monopoliser la manutention le long de ses quais, à l'exclusion des corporations ouvrières;

7° Danger pour la ville de voir les quais du Sud achevés et outillés avant ceux à construire en vertu de la convention du 16 Janvier, ce qui eut permis à la Compagnie d'attirer à elle toute la grande navigation à vapeur.

Des réserves avaient été faites également au sujet de la construction du pont, tant au point de vue des entraves que cet ouvrage créerait éventuellement à la navigation, que de la perturbation qu'il pourrait apporter dans le régime du fleuve.

Vos Commissions vous ont fait voir, en outre, Messieurs, et vous avez partagé leur avis, que la prétendue option pour la reprise des quais du Sud et du bassin de batelage, était absolument inacceptable et que les conditions en eussent été ruineuses pour la ville. Après le vote du Conseil, le Collége échevinal s'empressa de transmettre à M. le Ministre des finances le rapport de vos Commissions, en l'accompagnant de la lettre suivante, datée du 26 Février ;

MONSIEUR LE MINISTRE,

Quoique nous n'ayons pas été appelés directement à émettre un avis sur la convention du 10 Janvier 1874, entre Monsieur le Ministre des finances et la Compagnie immobilière de Belgique, relativement à la cession de la citadelle du Sud et de ses annexes, et à l'appropriation des terrains à en provenir, les questions qui s'y rattachent nous ont paru d'un intérêt si majeur pour notre ville, que nous avons cru devoir en déférer l'examen au Conseil communal.

Celui-ci, protestant énergiquement contre la convention qui lui a paru hautement préjudiciable aux intérêts de la ville, a approuvé les conclusions du rapport ci-joint, que ses Commissions réunies du commerce, des travaux et des finances lui ont fait à ce sujet en séance du 23 de ce mois, *et nous avons été chargés d'en adresser un exemplaire en guise de pétition aux Chambres législatives et au Gouvernement, avec prière d'y faire un accueil favorable.*

En nous acquittant de cette mission, nous avons l'honneur de vous informer, Monsieur le Ministre, que nous nous mettons à votre disposition si vous croyez que, dans l'intérêt des modifications à apporter à cette convention, une entrevue serait désirable.

Veuillez agréer, etc.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,	*Le Collége échevinal,*
J. DE CRAEN.	LÉOPOLD DE WAEL.

M. le Ministre répondit le 28 du même mois; nous relevons dans sa lettre les passages suivants :

« Vous avez cru devoir en déférer l'examen au Conseil » communal; vous m'informez qu'il a « protesté énergi- » quement contre la convention, qui lui a paru haute- » ment préjudiciable aux intérêts de la ville » et vous a chargés d'adresser aux Chambres, ainsi qu'au Gouvernement, un exemplaire du rapport des Commissions réunies.

» J'ai l'honneur de vous accuser réception de l'exemplaire qui était joint à votre lettre.

» *Comme je ne puis reconnaître au Conseil ni le droit de* » *protester même en guise de pétition,* » selon votre expres- » sion, contre ce contrat auquel la ville n'est pas intervenue, *ni de prendre part à une négociation tendante à le modifier,* si le Gouvernement croyait devoir négocier, je vous remercie de l'offre que vous me faites de venir conférer avec moi « dans l'intérêt des modifications à apporter » à cette convention. »

Ainsi, Messieurs, non-seulement M. le Ministre refusait d'écouter les réclamations de l'Administration communale mais encore il lui déniait le droit de protester, même en guise de pétition adressée à la législature, contre un contrat dans lequel, disait-il, la ville *n'était pas intervenue.*

Sans vouloir insister sur le droit indéniable pour une Administration communale, comme pour un particulier, de pétitionner auprès des Chambres, nous ferons observer que si la ville n'est pas intervenue plus tôt, c'est qu'elle n'a pas été autorisée à le faire, malgré sa demande du 15 Décembre.

Elle a dû attendre que la convention lui fut connue par les documents parlementaires avant de pouvoir l'étudier et en dire son avis.

En examinant, d'autre part, le rapport de la section centrale, l'Administration communale devait se convaincre que de ce côté encore elle n'avait pas à attendre de modifications bien importantes à une convention qui pourtant était l'objet de critiques si fondées.

Aucun amendement n'était proposé par la section centrale; celle-ci avait obtenu du Gouvernement la déclaration que le monopole de la manutention ne comprendrait pas le travail à faire sur les quais.

Une combinaison avait été trouvée également en ce qui concerne la question des tarifs. Elle mettait à charge de l'Etat tout l'abaissement éventuel des tarifs, tant sur les quais de la ville que sur ceux de la *Compagnie immobilière.* Il était à craindre que les Chambres ne ratifiassent point cette stipulation qui, à un moment donné, eut pu devenir fort onéreuse pour le trésor public.

Quant aux autres griefs de la ville d'Anvers, ils restaient tous debout.

C'est en présence de toutes ces difficultés et de toutes ces incertitudes, en présence aussi de l'inquiétude qui s'était emparée de la population, que le Conseil communal fut convoqué d'urgence et à huis-clos, le 3 de ce mois.

pour statuer sur les mesures à prendre dans cette situation difficile.

Par 23 voix contre 2, il fut décidé de s'adresser aux Chambres pour leur demander de substituer la ville à la *Compagnie immobilière* dans la reprise des terrains de la citadelle du Sud avec toutes les charges et obligations consenties par la Compagnie. En exécution de ce vote, le Collége rédigea immédiatement la pétition suivante :

Anvers, le 3 Mars 1874,

Le Collége des Bourgmestre et Échevins à MM. les Présidents et Membres de la Chambre des Représentants.

Messieurs,

Il vous est connu par les pièces produites à l'appui de la discussion ouverte en votre enceinte au sujet de la convention du 10 Janvier dernier, que, dès le commencement de ses négociations avec le Gouvernement, la ville d'Anvers avait demandé l'option de reprendre les terrains de la citadelle du Sud, option de M. le Ministre des finances n'a pas cru pouvoir lui accorder.

Après avoir pris connaissance de la convention conclue, le Conseil communal a été unanimement d'avis que les conditions de la cession faite à la *Société immobilière* devaient créer à la ville de graves difficultés et préjudicier à ses intérêts.

Un nouvel examen n'a fait d'ailleurs que fortifier la conviction du Conseil qu'il importe au plus haut point à la ville d'Anvers de ne pas voir passer les terrains dont il s'agit en d'autres mains que les siennes, et d'opérer elle-même la transformation de ce quartier.

Cette opinion du Conseil, Messieurs, nous osons vous le dire, est appuyée des vœux de l'opinion publique.

Le Conseil communal réuni ce soir a résolu de demander à la Chambre de ne pas ratifier la convention du 10 Janvier dernier, afin de mettre le Gouvernement à même de conclure avec la ville d'Anvers et le docteur Strousberg une convention nouvelle sur les mêmes bases, mais garantissant d'une manière plus efficace les intérêts que l'État a conservés dans l'opération en vertu de l'article 3.

Nous venons donc, Messieurs, vous transmettre cette décision du Conseil communal, en vous déclarant que la ville d'Anvers est disposée à traiter avec le Gouvernement pour la reprise des terrains de la citadelle du Sud sur les bases sus-indiquées.

Le Conseil nous a chargés de porter sa décision à la connaissance du Gouvernement.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Par ordonnance: *Le Bourgmestre,*
Pour le Secrétaire, Léopold de Wael.
l'Échevin,
Ferd. VAN DER TAELEN.

La section centrale, appelée à émettre son avis sur cette requête demanda à M. le Ministre des finances des explications que celui-ci formula comme suit :

Bruxelles, le 5 Mars 1874.

M. Tack, premier vice-président de la Chambre des représentants.

Monsieur le Président,

Je vais résumer, pour déférer au désir de la section centrale, les explications verbales que je lui ai données.

Il est très-difficile de considérer comme sérieuse la pétition faite par le Conseil communal d'Anvers. Il demande à la Chambre de rejeter la convention du 10 Janvier, en ajoutant que la ville *est disposée à traiter* sur les mêmes bases. Il n'est donc engagé à rien qu'à négocier ; l'État, après le rejet, s'il était libre de négocier avec la ville, n'aurait plus rien et se trouverait à sa merci.

Mais, si la convention était rejetée, l'État ne pourrait pas même négocier avec la ville, pour lui céder des immeubles qu'il a vendus par la convention d'Octobre 1869. Il faudrait le consentement de l'acheteur et de la Compagnie à laquelle il a cédé ses droits. L'acheteur lui-même s'est évidemment lié par un contrat avec cette Compagnie.

On demande à l'État de renoncer à un résultat acquis et certain, pour une éventualité impossible.

Le rejet de la convention nuirait donc à l'État, sans pouvoir profiter à la ville. On s'étonnera, à bon droit, qu'un Conseil communal, où se trouvent sans doute des jurisconsultes, ait ignoré une chose aussi élémentaire.

Pendant longtemps, la ville a pu s'entendre avec M. le docteur Strousberg. Elle ne l'a pas fait, et lorsqu'un autre a traité à ses risques et périls, à des conditions pécuniaires que la ville n'aurait pu remplir, elle aspire à le supplanter, sans offrir même l'appât d'un avantage quelconque. La convention du 10 Janvier lui est hautement préjudiciable, dit-elle, si la *Compagnie immobilière* l'exécute ; mais si elle-même l'exécutait, elle serait excellente.

Le Gouvernement n'a pas eu le choix de contracter avec la *Compagnie immobilière* ou avec la ville. Il ne pouvait vouloir résilier le contrat de 1869. Dès lors, il était forcément amené à s'assurer le recouvrement du solde de onze millions, par un arrangement avec celui qui était aux droits de l'acheteur primitif.

Pour être agréable à la ville d'Anvers, le Gouvernement a stipulé à son profit, et non sans difficulté, un droit d'option de reprendre la partie de l'entreprise qui offre un caractère d'utilité publique. La ville paraît vouloir le refuser.

Elle a pu récemment reprendre les actions du docteur Strousberg. Encore une fois elle paraît les refuser.

Fidèle à sa parole, le Gouvernement croirait faire un acte de déloyauté, s'il adhérait à la proposition inconsidérée qui est soumise à la Chambre, le jour même où la discussion du projet s'est engagée. Il se réfère à l'Exposé des motifs quant aux avantages que la convention offre à l'Etat ; il se réserve au surplus de réfuter les erreurs et de combattre les prétentions exorbitantes qui se sont élevées au sujet de cette convention.

La Chambre, il n'en doute pas, ratifiera le contrat du 10 Janvier.

Agréez, Monsieur le Président, etc.

Le Ministre des finances,
J. Malou.

Pour toute conclusion, la section centrale se bornait à demander le dépôt de la pétition sur le bureau.

Le Collége, après avoir pris connaissance de la réponse de M. le Ministre, adressa immédiatement à la Chambre la nouvelle lettre dont voici le texte :

Messieurs,

Nous venons de recevoir le rapport supplémentaire de la section centrale relative à la pétition que le Conseil communal d'Anvers a eu l'honneur de vous adresser le 3 Mars courant.

Il est de notre devoir de répondre aux observations présentées à la section par M. le Ministre des finances.

L'interprétation donnée par M. le Ministre aux propositions de la ville d'Anvers est erronée, et pour éviter toute équivoque, nous venons vous déclarer : que la ville d'Anvers s'engage vis-à-vis du Gouvernement comme vis-à-vis du docteur Strousberg à remplir toutes les obligations imposées à la *Société immobilière* par la convention du 10 Janvier avec cette différence en faveur du Gouvernement, qu'au lieu de lui remettre des actions ordinaires et de jouissance au capital maximum de quatre millions et demi de francs, ainsi qu'il est stipulé à l'art. 3 de ladite convention, comme équivalent de la dépense des travaux à exécuter par l'Etat pour la construction du pont, la ville lui paiera ladite somme en espèces le jour où le pont sera livré à la circulation, à moins que l'État ne préfère accepter une participation dans le bénéfice de l'exploitation à concurrence du capital susdit sur un pied d'égalité parfaite avec la ville.

Il est évident, Messieurs, que si, comme le demande la ville d'Anvers, le contrat n'est pas approuvé par la législature, les choses restent entières et toutes les parties rentrent dans l'exercice de leurs droits. Il appartient dès lors à la ville d'Anvers, comme à toute autre, de proposer une solution nouvelle à une question qui intéresse à un si haut point sa prospérité et celle du pays tout entier.

Notre intention, n'est pas, Messieurs, de rencontrer les divers reproches que M. le Ministre a cru devoir articuler contre notre Administration ; mais vous voudrez bien vous vous rappelez qu'aussitôt nous avons connu l'existence des nouvelles negociations au sujet des terrains de la citadelles du Sud, nous avons demandé à M. Ministre une option qu'il a cru devoir nous refuser.

Quand à la reprise des actions du docteur Strousberg, elle ne pouvait faire atteindre à la ville le but qu'elle poursuit, celui d'écarter de l'exploitation une société étrangère dont les intérêts particuliers doivent se trouver fréquemment en opposition avec les siens.

Agréez, etc.

On le voit, Messieurs, rien n'était plus sérieux ni plus catégorique que la demande la ville.

Elle fut vigoureusement soutenue par d'honorables membres de la Chambre qui conclurent avec raison, que si quelques avantages devaient résulter de la reprise des terrains de la citadelle du Sud, ces avantages devaient être octroyés plutôt à la ville d'Anvers qu'à une société particulière.

Nous avons eu le regret, par contre, de voir notre demande combattue par ceux-mêmes qui auraient dû la soutenir, et dont le seul argument consistait à dire qu'elle se produisait *tardivement*. L'exposé qui précède démontre suffisamment l'inanité du reproche qui nous a été adressé de ce chef; la solution de la question prouvera qu'il n'était pas *trop tard* lorsque, ayant échoué auprès du Gouvernement, la ville d'Anvers s'adressait avec confiance à la législature.

A la suite des incidents législatifs; qui sont encore présents à votre mémoire, le Gouvernement fit publier, pour la première fois, le texte du contrat du 22 Décembre 1873, qui lie M. le docteur Strousberg envers la *Compagnie immobilière*.

Presqu'en même temps, M. le Ministre des finances convoquait le Collége échevinal dans le but de rechercher ensemble une solution aux difficultés pendantes.

En présence du contrat du 22 Décembre cette solution a dû nécessairement être scindée; il a fallu traiter séparément avec l'État pour les quais et le bassin de batelage et avec la *Compagnie immobilière* pour l'exploitation des terrains.

La seconde question vient de se résoudre; elle va être l'objet de notre examen et nous aurons l'honneur de vous en faire rapport prochainement.

Quant à la première, Messieurs, la convention additionnelle dont vous avez déjà eu connaissance a été complétée telle qu'elle se trouve reproduite à la fin de ce rapport.

Nul doute qu'elle ne vous paraisse, comme à l'unanimité des membres de vos Commissions, donner toute satisfaction à la ville d'Anvers, en même temps qu'elle garantit complétement les intérêts de l'État.

Les quais du Sud seront construits, outillés et exploités dans les mêmes conditions que ceux devant la ville, c'est-à-dire, que la convention du 16 Janvier leur devient en tous points applicable.

Le prélèvement de 100,000 fr. en faveur de la ville sera porté à 150,000 fr. pour le dédommager de ses frais supplémentaires d'entretien de police, d'éclairage, etc.

Le bassin de batelage sera construit et exploité soit par la ville seule, soit par l'Etat et la ville en participation sur les mêmes bases que les quais ; la ville choisira celui des deux modes qui lui conviendra le mieux.

Ainsi disparaissent, Messieurs, toutes les difficultés qui avaient été signalées au Gouvernement et aux Chambres au sujet de la tarification, des droits en rade, de la manutention, de l'entrepôt franc, et surtout la crainte de voir les quais de la *Compagnie immobilière* en exploitation avant ceux de la ville.

Les immenses et superbes quais qui borderont la rive droite de l'Escaut, de même que le bassin de batelage seront indistinctement régis par la ville pour le contrôle de l'État.

L'autonomie de la commune est garantie : c'est là le but principal que nous poursuivons depuis plusieurs mois. La ville d'Anvers saura gré au Gouvernement du Roi de lui avoir accordé cette satisfaction qui est en même temps un acte de justice et de bonne administration.

Les Chambres, nous n'en doutons pas, ratifieront de leur vote, ces importantes décisions qui assurent d'une manière définitive l'avenir commercial et maritime du port d'Anvers et par suite celui de la Belgique tout entière.

Convention additionnelle du 4 Mars 1874.

« Entre M. Jules Malou, Ministre des finances à Bruxelles, stipulant au nom de l'État belge, sous réserve de l'approbation des Chambres ;

» Et le Collége des Bourgmestre et Échevins de la ville d'Anvers, agissant sous réserve de l'approbation du Conseil communal ;

» A été faite la convention additionnelle suivante, pour régler dès-à-présent, l'exercice en commun du droit d'option réservé par l'art. 13 du contrat conclu entre parties

le 16 Janvier 1874 et par l'art. 5 de celui 10 du même mois :

» Art. 1. — Aussitôt que ces contrats seront approuvés par les Chambres, l'État exercera pour compte commun l'option réservée par les deux premiers paragraphes de l'art. 5 précité.

» Art. 2. — Les dispositions de la convention du 16 Janvier seront appliquées aux quais à construire par l'État et à outiller par la ville.

» Art. 3. — Pendant les trois mois qui suivront l'approbation par les Chambres des contrats des 10 et 16 Janvier, la ville d'Anvers pourra, à son choix, ou réclamer que l'État construise également le bassin de batelage, ou déclarer qu'elle le construira à ses frais et en paiera le terrain (surface d'eau).

» Dans le premier cas, le bassin de batelage et les quais qui l'entoureront seront aussi placés sous le régime de la convention du 16 Janvier.

» Dans le second cas, la ville percevra à son profit exclusif les droits et revenus provenant de ce bassin et des quais dont il sera bordé.

» Art. 4. — Les nouveaux avantages pour l'achat des terrains que l'État stipulerait en usant de l'option, profiteront à la ville à concurrence de 1/3, si elle se charge de la construction du bassin de batelage.

» Art. 5. — Si la présente convention est ratifiée, la somme de 100,000 fr. mentionnée à l'article 6 (n° 1 littera B de la convention du 16 Janvier 1874), est portée à 150,000 fr.

» Art. 6. — Le présent contrat sera réputé nul et non-avenu s'il n'est pas ratifié par le Conseil communal avant le 31 Mars courant et par les Chambres législatives avant le 30 Avril prochain.

» Le délai de ratification de la convention du 16 Janvier en ce qui concerne l'État est prorogé jusqu'au 30 Avril prochain. »

M. NAUTS. — Messieurs, je crois devoir ajouter quelques mots au remarquable rapport que vous venez d'entendre. Il y a dans ce rapport un paragraphe qui rappelle que la proposition formulée par M. Gits tendant à rejeter purement et simplement la convention a été écartée par 16 voix contre 10.

Le rapport de M. Lefebvre, loin d'être favorable à la convention du 10 Janvier, n'est au contraire qu'une longue protestation contre celle-ci, et après avoir signalé les nombreux inconvénients qu'elle présente au point de vue des intérêts et des droits de la ville d'Anvers, il conclut à demander aux Chambres de ne pas ratifier la convention telle qu'elle lui est présentée.

La proposition de l'honorable M. Gits était plus formelle; il demandait le rejet pur et simple de la convention.

Certes, Messieurs, ceux de mes collègues qui ont voté les conclusions du rapport de M. Lefebvre, pensaient en toute sincérité que M. le Ministre des finances et les Chambres auraient fait droit aux justes observations des Commissions réunies; ils étaient donc loin de s'attendre à la correspondance de M. le Ministre des finances qui conclut tout simplement par une fin de non-recevoir. Nos intentions étaient au fait les mêmes, celles de protester contre la convention, et si le Conseil avait pu prévoir l'accueil fait aux conclusions du rapport des Commissions, je ne crains pas d'affirmer que la proposition de M. Gits eût été votée à l'unanimité.

C'est ce que je tiens à constater.

M. NYSSENS. — Messieurs, la convention supplémentaire, qui est soumise à votre approbation, donne, jusqu'à un certain point, satisfaction à nos légitimes exigences. Par cette convention, la ville d'Anvers obtient la gestion de tous les quais et du bassin à construire en vertu des nouvelles conventions. C'était là le but principal de nos efforts communs. Ce résultat écarte une rivalité que je considérais comme des plus dangereuses.

Puisque le Gouvernement semble entrer dans une voie plus équitable à l'égard de la ville d'Anvers et qu'il ne nous sera pas difficile de démontrer qu'une largeur de quai de 60 mètres minima est indispensable, je n'ai aucun doute qu'il ne nous soit également donné satisfaction sur ce point.

Depuis quelques jours, un nouveau projet a paru. À première vue, ce projet, dont l'auteur est M. Leysen, semble offrir de sérieux avantages. Maintenant faut-il reculer notre décision, à cause de l'apparition de ce nouveau projet ? Je ne le pense pas, Messieurs.

Nous avons, il est vrai, jusqu'au 30 Mars pour donner notre approbation à la convention additionnelle qui nous est soumise. Mais ce n'est évidemment pas au bout de huit ou même de quinze jours qu'un projet de l'importance de celui de M. Leysen pourra être mûrement étudié. J'ai demandé à ce sujet l'avis de quelques personnes compétentes que j'ai rencontrées aujourd'hui à la Bourse. Ces avis étaient complètement contradictoires.

J'ai demandé d'abord à M. Leysen, que j'ai eu le plaisir de voir aujourd'hui, comment il entendait procéder : s'il voulait construire le môle avant d'enlever le banc des Anguilles ou s'il comptait enlever d'abord le banc des Anguilles ?

M. Leysen m'a répondu qu'il commencerait par ce dernier travail.

Ainsi l'enlèvement du banc des Anguilles serait le prélude de l'entreprise.

Or, la première personne à laquelle j'ai demandé son avis à ce sujet m'a dit que l'enlèvement du banc des Anguilles constituait une impossibilité, que ce banc se reformerait aussitôt, quelque puissants que fussent les moyens employés pour le détruire.

Une seconde personne, que je considère également comme compétente, m'a dit que c'est un travail des plus faciles.

Une autre personne encore m'a dit que la construction du môle était une impossibilité, que le courant enlèverait n'importe quel travail.

L'auteur du plan, de son côté, considère la construction de ce môle comme un véritable jeu, comparativement à d'autres travaux. Ce n'est donc pas au bout de huit ou quinze jours, je le répète, que l'on pourra se mettre d'accord sur la praticabilité de ce travail.

D'un autre côté, l'approbation de la convention additionnelle ne préjuge en rien l'adoption d'un plan quelconque. M. le Ministre des finances nous a dit qu'aucun plan ne serait adopté sans avoir été mûrement étudié par une commission composée d'hommes compétents. Il nous a promis que les gens du métier, les ingénieurs seraient entendus. Par conséquent, comme je viens de le dire, puisque l'ap-

probation de la convention ne préjuge absolument rien, je ne crois pas qu'il y ait lieu de retarder d'un seul jour l'approbation de la convention qui nous est soumise.

M. le BOURGMESTRE. — Je crois que M. Nyssens est complétement dans le vrai. Dans toutes les discussions qui se sont produites depuis l'ouverture de la grande question qui nous occupe, il a toujours été parfaitement établi que le choix du tracé à donner aux nouveaux quais était réservé, que tous les plans seraient étudiés avec impartialité et que l'opinion publique, cette grande voix qui doit naturellement être écoutée dans des questions de cette importance, aurait même la faculté de se faire entendre. Rien ne nous empêche donc de statuer et si réellement le plan qui nous et communiquée et qui émane de M. Théodore Leysen, une autorité en cette matière, renferme des élements de succès et de grandeur pour notre port, ce plan fera l'objet d'une étude sérieuse, comme tous les autres projets qui se sont produits jusqu'à présent.

M. DE WINTER. — Messieurs, tout en rendant hommage au zèle et à l'activité des Commissions réunies, et particulièrement à l'honorable rapporteur, je me demande s'il est nécessaire, si même il serait utile aux intérêts de la ville que nous sommes chargés de défendre, de voter sur les conclusions du rapport et de prendre aujourd'hui même une décision, alors que nous avons encore 15 jours pour nous prononcer?

J''ai regretté, lorsque nous avons dû voter une première fois sur la convention du 16 Janvier, d'avoir eu à prendre d'urgence une décision pour ne pas dépasser le délai fatal qui nous avait été accordé; aujourd'hui, que cette affaire si grave et si sérieuse pour l'avenir de notre ville, semble entrer dans une nouvelle phase, il me paraît imprudent d'agir avec une précipitation que rien ne semble justifier.

Je demande surtout cette remise, Messieurs, à cause du nouveau projet de M. Leysen, projet sur le mérite duquel je n'ose me prononcer, étant absolument incompétent; mais qui me parait cependant digne d'une attention sérieuse et sur lequel il serait bon d'avoir l'avis d'hommes compétents.

M. le BOURGMESTRE. — Vous avez tout le temps.

M. DE WINTER. — Ce plan se distingue de tous ceux que nous avons déjà vus. Comme ligne et comme tracé, il y a quelque chose de grandiose. Il me paraît surtout présenter cet avantage qu'il rend inutile et impossible l'établissement de travaux maritimes sur la rive gauche.

Maintenant, est il pratique?... Je l'ignore, mais il peut l'être, et, dans ce cas, nous regretterions plus tard de ne pas avoir accordé le temps nécessaire pour le laisser étudier, et de ne l'avoir pas soumis aux critiques du public.

En dehors de ce plan, d'autres encore peuvent se produire, et, ce qui plus est, d'après des renseignements qui m'ont été donnés par des personnes dignes de foi, des sociétés puissantes pourraient s'offrir pour exécuter ces travaux, soit avec le concours du Gouvernement soit avec celui de la ville, mais de préférence avec cette dernière.

Ensuite, Messieurs, une deuxième convention a été conclue entre la ville et la Compagnie immobilière; cette nouvelle convention est actuellement soumise à l'examen des Commissions réunies qui nous en feront prochainement rapport.

A mon avis, rien donc ne presse; il est même probable que le dernier mot n'est pas encore dit dans cette affaire, et nous pourrions regretter plus tard peut-être d'avoir pris ce soir une décision qu'on ne nous demande que dans quinze jours.

Je propose donc la remise de cet objet jusqu'au 28 ou 30 de ce mois et de discuter en même temps, si possible, la convention provisoirement conclue entre le Collége et la *Compagnie immobilière*.

M. le BOURGMESTRE. — La proposition de M. De Winter tend à surseoir à toute espèce de décision.

Est-elle appuyée?

M. l'Echevin VAN DER TAELEN. — Discutons.

M. RAGHENO. — Je l'appuie.

M. GITS, rapporteur. — Si le vote sur les conclusions du rapport pouvait compromettre un plan quelconque, je serais le premier à proposer de ne ne pas voter aujourd'hui. Mais il n'en est pas ainsi. L'étude de cette question a été excessivement facile. Nous avons voté récemment la convention du 16 Janvier. Eh bien, ce que nous vous proposons aujourd'hui, c'est l'application de la convention du 16 Janvier dans toutes ses parties, à l'extension des quais vers le Sud et au bassin de batelage.

Si la ville le désire, elle a même la faculté de faire le bassin de batelage à elle toute seule.

Je me demande ce qui pourrait être compromis?

M. De Winter demande pourquoi il faut voter si précipitamment? N'oublions pas que la discussion est suspendue devant la législature. Les Chambres ne tarderont pas à prendre leurs vacances. Nous voyons malheureusement que, depuis quelque temps, la Chambre des représentants a beaucoup de peine à se trouver en nombre. Je crois donc que tout indique qu'il faut marcher de l'avant.

Je le répète, cette convention est d'une simplicité très-grande; il n'y a pas une clause nouvelle. C'est tout simplement l'extension de la convention du 16 Janvier. Au lieu de 100,000 francs de subvention, on nous en accorde 150,000. C'est proportionnel. Les autres stipulations restent les mêmes.

Je me demande pourquoi nous attendrions que des sociétés se présentent à nous? D'abord, nous ne pouvons traiter mieux qu'avec l'Etat, puisque l'État fait la plus grande partie des travaux. Nous n'aurons ainsi qu'une seule administration, tandis que si nous traitons avec une compagnie pour étendre nos quais au Sud, nous aurons deux administrations. La ville aurait alors à compter avec l'Etat, d'une part, et avec une compagnie, d'autre part. Cela est élémentaire.

Je demande donc au Conseil de ne pas adopter la proposition d'ajournement, mais de voter sur les conclusions du rapport.

M. NYSSENS. — Je partage entièrement la manière de voir de M. Gits.

Si je voyais dans le vote que nous allons émettre l'impossibilité de revenir plus tard au projet de M. Leysen, je serais le premier à appuyer la proposition d'ajournement. Mais il n'en est pas ainsi. L'adoption de cette convention additionnelle ne préjuge rien, quant au plan. Remettre à 15 jours, cela n'avance à rien. S'il y avait une raison sérieuse à invoquer, je serais le premier à appuyer la proposition d'ajournement.

M. DE WINTER. — Si l'on pouvait me démontrer qu'il y a nécessité de voter aujourd'hui, je passerais outre.

Mais cela ne m'est pas démontré du tout. M. Nyssens nous dit que notre vote ne préjuge absolument rien, qu'en votant aujourd'hui les conclusions des Commissions, on ne met pas le Gouvernement dans l'impossibilité d'exécuter le plan Leysen. Je crois le contraire. D'après la convention qui nous est soumise, vous avez une ligne partant du Nord de la batterie Saint-Michel avec un quai. Peu importe que ce soient des lignes courbes ou des lignes droites; cela n'est pas décidé. Mais le plan Leysen est tout à fait autre chose. Il y a ici un avant-port.

Or, si la convention était adoptée et ratifiée par les Chambres, le Gouvernement pourrait dire qu'il est lié.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. Messieurs, notre honorable collègue M. De Winter croit que si l'on votait la convention qui, en ce moment, est soumise à vos délibarations, on pourait compromettre, jusqu'à un certain point, le plan Leysen. C'est là, si j'ai bien compris, sa grande appréhension.

M. DE WINTER. Je ne suis pas si le plan est pratique, mais je crois qu'il est digne d'examen.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. Pratique ou non, toujours est-il que votre grande appréhension c'est de voir, jusqu'à un certain point, compromettre l'idée que M. Leysen a couchée sur le papier.

Je regrette de devoir dire à mon honorable ami qu'il a très-peu examiné le plan de M. Leysen. En effet, la convention sur laquelle nous délibérons en ce moment ne saurait en rien compromettre ce plan. S'il s'agissait de discuter aujourd'hui la convention du 16 Janvier, l'observation de M. De Winter trouverait ici sa place. Mais si l'honorable membre a examiné le plan de M. Leysen, il a vu qu'à partir du Sud c'est en quelque sorte le tracé de la grande commission de 1870 qui est respecté. La plan de M. Leysen ne diffère du plan de 1870 et d'un avant-projet de nouveaux quais que M. Malou nous a fait distribuer, que par le môle, par l'avant-port et l'enlèvement du banc des Anguilles.

Mais quant à la citadelle du Sud, quant à cette partie des quais qui est visée par le rapoort, tout reste dans le même état. Que la convention soit adoptée, ou qu'elle ne le soit pas, cela ne peut préjuger en rien la décision à prendre sur le plan de M. Leysen. Peut-être la convention du 16 Janvier pouvait-elle, jusqu'à une certain point, justifier un ajournement, et encore quand nous l'avons discuté, nous avons dit et répété, sur tous les tons, qu'il eût été désirable que le Gouvernement se fût prononcé sur un plan, qu'il l'eût soumis à nos délibérations. Mais nous avons ajouté que nous ne devions pas avoir à ce sujet de plus grandes appréhensions que de besoin, attendu que rien n'est décidé, que rien n'est préjugé et que, par conséquent, rien ne peut être compromis. Je me rapelle mes paroles, comme si elles dataient d'hier; ces paroles sont parfaitement en situation aujourd'hui et je dirai même que, pour le projet que nous discutons en ce moment, elles ont plus de valeur.

Je ne saurais le répéter assez, M. De Winter confond. Que le plan de M. Leysen soit exécuté ou non, rien ne sera modifié à ce que nous allons décider, puisque, pour la partie des quais dont il s'agit, ce sera le tracé de la commission de 1870, quelque peu amendé par le plan de M. Malou, qui sera applicable.

Je ne crois donc pas qu'il faille, pour cette raison, qui, à mes yeux, n'en est pas une, surseoir à la discussion et remettre l'affaire jusqu'au terme fatal.

M. De Winter nous dit : Pourquoi tant se hâter? Nous devons nous presser, parce qu'on n'a que trop tardé. Mille et une raisons nous ont empêché d'aller de l'avant. Beaucoup de temps a été perdu; nous devons le rattraper. Si nous attendons jusqu'au terme fatal, voici ce qui peut arriver. Les Chambres sont sur le point de prendre des vacances; après les vacances, la session ne tardera pas à être close, parce que les députés soumis à réélection auront hâte de retourner dans leur arrondissement pour préparer la campagne électorale. Il se pourrait donc parfaitement que le projet ne fût pas discuté dans cette session. Ce serait une année perdue et il n'en a déjà été perdu que trop. Surseoir à la décision qui vous est demandée aujourd'hui serait donc, à mon avis, une grande faute.

M. l'Échevin LEFEBVRE. Messieurs, avant de me prononcer sur la proposition de M. De Winter, je désirerais dire deux mots au sujet de la convention et du rapport qui vous sont soumis. Vous avez toujours considéré, avec raison, combien il pouvait être onéreux et désagréable pour l'Administration communale d'avoir à côté d'elle une administration concurrente pour la gestion des quais. La convention du 10 Janvier créait cette administration concurrente et il en résultait une situation qui présentait certainement des parties onéreuses pour la ville d'Anvers. Je crois que ce n'est point là, un des moindres motifs qui vous aient engagé à vous adresser à la Chambre des représentants pour demander le rejet de la convention du 10 Janvier. Ce rejet que vous poursuiviez, vous donnait, en effet, l'espoir de vous retrouvez en face de la convention conclue au mois d'Octobre 1869 entre l'État et le docteur Strousberg. C'était, en quelque sorte, la seule planche de salut qui se présentât à vous pour vous permettre de prendre la direction générale de l'ensemble des quais aussi bien le long du bassin de batelage que devant la citadelle du Sud.

Mais, Messieurs, depuis vous avez eu connaissance du contrat qui a été conclu entre la *Compagnie immobilière* et le docteur Strousberg, contrat par lequel le docteur Strousberg s'est attaché par un lien indissoluble, pour un terme de deux ans, c'est-à-dire, jusqu'au 1r Janvier 1876, à la *Compagnie immobilière de Belgique.* Depuis lors, M. le Ministre des finances a trouvé une combinaison qui nous est soumise en ce moment et sur laquelle l'honorable M. Gits vous a fait rapport au nom des Commissions réunies. Ce moyen donne en grande partie satisfaction à la ville d'Anvers. Il reste un autre point sur lequel nous aurons a obtenir satisfaction. C'est la partie immobilière du projet. Cette opération, ou plutôt cette question, est soumise aux Commissions; mais jusqu'à présent le temps a manqué pour faire rapport. Tout fait cependant prévoir que, sous peu de jours, vous pourrez en être saisis.

Maintenant en ce qui concerne les craintes de M. De Winter, je crois qu'elles ne sont pas fondées. M. De Winter demande qu'il ne soit pas statué aujourd'hui sur les conclusions du rapport et que nous reculions tout au moins jusqu'au 30 Mars le moment de prendre une décision. Mais, Messieurs, en présence d'un plan d'une importance aussi considérable que celui qui vient de paraître et qui

émane d'un homme aussi compétent que M. Leysen, je ne pense pas qu'il soit possible, d'ici au 30 Mars et même au 30 Avril, d'avoir une solution sur cet objet.

Du reste, rien n'est préjugé, comme nous l'ont dit d'autres membres. M. le Ministre nous a même déclaré qu'aussitôt après la signature du contrat, il se proposait de réunir une commission dans laquelle il appellerait les hommes compétents, les hommes de science, les ingénieurs et, au besoin, les hommes, qui par leur position spéciale, par leurs relations, peuvent donner des renseignements au sujet du meilleur plan à choisir pour la rectification des quais de l'Escaut. Vous voyez donc que rien n'est préjugé et que nous ne sommes certainement pas liés par le vote que nous avons à émettre aujourd'hui.

— La proposition de M. De Winter est mise aux voix et rejetée par 24 voix contre 2.

Ont voté contre : MM. Cuylits, De Beunie, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Markelbach, Nauts, Nyssens, Pulinckx, Robyns, Segers-Baée, Segers, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Claeys, de Wael.

Ont voté pour : MM. De Winter, Ragheno.

Les divers articles de la convention additionnelle du 14 Mars sont successivement adoptés. L'ensemble de la convention est adoptée à l'unanimité des 26 membres présents.

Votants (26) : MM. Cuylits, De Beunie, De Winter, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Markelbach, Nauts, Nyssens, Pulinckx, Ragheno, Robyns, Segers-Baée, Segers, Slaats, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Claeys, De Waal.

M. le BOURGMESTRE. — Messieurs, d'après ce que vous venez d'entendre par le rapport dont M. Gits vous a donné lecture, le 2e objet à l'ordre du jour a été renvoyé aux Commissions, qui, malgré tout leur travail, et tout le temps qu'elles y ont consacré, n'ont pu encore prendre de résolution. Nous espérons pouvoir vous convoquer au premier jour pour discuter cet objet.

M. GITS. — Ne pourrait-on faire connaître au Conseil la base principale de la convention?

M. le BOURGMESTRE. — La base principale c'est que la *Compagnie immobilière* et la ville d'Anvers exploiteront les terrains de la citadelle du Sud de compte à demi. Lorsque nous avons dit, dans la dernière séance, que le chiffre stipulé pour la ville était 1/4, j'ai eu l'honneur de faire connaître que nous espérions obtenir davantage. Maintenant c'est une association de compte à demi qui s'établir entre la ville et la *Compagnie immobilière.* (*Applaudissements*).

Séance du 23 Mars 1874.

Présidence de M. Léopold DE WAEL, Bourgmestre.

Rapport sur la convention avec la Compagnie Immobilière de Belgique. — Statuts de la Société anonyme du Sud. Rapport.

L'ordre du jour appelle la lecture et la discussion du rapport relatif à la *convention avec la Compagnie immobilière de Belgique au sujet des terrains de la citadelle du Sud.*

M. l'Échevin LEFEBNRE, au nom des Commissions du commerce, des travaux et des finances réunies, donne lecture du rapport suivant, daté du 19 Mars 1874 et signé de M. le rapporteur et MM. Ferd. Vander Taelen, J. Josson, I. Segers-Baée, Ad. Nyssens, Ed. Pulinckx, L. Elskamp, Ed. Van Peborgh, F. Segers, F. Bex, T. F. Markelbach et Georges Gits :

MESSIEURS,

Dans votre séance du 16 de ce mois, vous avez adopté, à l'unanimité des membres présents, les conclusions du rapport présenté par l'honorable M. Gits au nom des Commissions réunies du commerce, des travaux publics et des finances. sur la convention additionnelle du 14 Mars 1874 entre M. le Ministre des finances et le Collége échevinal, réglant dès à présent l'exercice en commun du droit d'option réservé par le contrat du 16 Janvier 1874 et par celui du 10 du même mois, pour ce qui concerne la création et l'exploitation du bassin de batelage et du quais de l'Escaut, devant les terrains de la citadelle du Sud.

L'honorable rapporteur, après avoir rappelé tous les rétroactes des négociations qui ont eu lieu entre le Gouvernement et l'Administration communale, a parfaitement établi que, dès le principe, la ville d'Anvers avait cherché, par tous les moyens en son pouvoir, à provoquer une solution conforme à ses intérêts. Il n'y eut qu'une voix en notre ville pour indiquer cette solution ; elle consistait à engager l'Administration à mettre tout en œuvre pour s'assurer, d'une part, la possession d'un nouveau territoire d'environ 100 hectares que le démantèlement de la citadelle du Sud devait rendre disponible, et, d'autre part, la gestion et la direction exclusives d'établissements commerciaux et maritimes à créer le long du fleuve, pour étendre nos installations, ou pour suppléer à celles que la suppression des canaux devait faire disparaître.

Une première satisfaction vient d'être obtenue pour la ville d'Anvers, grâce à l'attitude énergique du Conseil communal, par la convention additionnelle du 14 de ce mois, à laquelle vous avez accordé votre adhésion et qui est en ce moment soumise à la ratification de la législature.

Cette convention, dès qu'elle aura été approuvée par les Chambres. aura pour effet de garantir notre autonomie et écartera toutes les difficultés signalées par notre rapport du 9 Février dernier sur la convention du 10 Janvier 1874.

Il ne nous reste donc plus qu'à tourner nos regards vers ces immenses terrains du Sud qui s'offrent à l'industrie privée et qui sont destinés à accroître considérablement la prospérité du port et de la ville d'Anvers.

Il vous est connu, Messieurs, qu'aussitôt après que le Collége a eu connaissance du contrat du 22 Décembre 1873, entre M. le docteur Strousberg et la Compagnie immobilière de Belgique, des ouvertures ont été faites au directeur de cette compagnie, afin d'arriver à une entente, sur le pied d'une participation de la ville dans l'opération immobilière.

A la suite de nombreuses conférences dans lesquelles les conditions de la participation ont été débattues de part et d'autre, les négociations ont abouti et le 14 de ce mois un contrat provisoire a été signé par le Collége

échevinal et l'administration de la Compagnie immobilière de Belgique.

Ce contrat ainsi que les statuts qui l'accompagnent ont été renvoyés par le Collége à l'examen de vos Commissions réunies et nous avons l'honneur de vous en présenter le rapport.

L'opération des terrains se fait de compte à demi.

L'art. 1r du contrat provisoire stipule que la ville obtient la moitié des actions privilégiées de la société qui sera formée, et ce, après déduction de 1500 actions dont la Compagnie immobilière disposera en faveur des administrateurs et commissaires qui, aux termes des statuts, sont tenus de prendre un certain nombre d'actions privilégiées qui seront déposées dans la caisse sociale.

L'obligation que la ville contracte par l'article 2 du contrat provisoire ne peut jamais être préjudiciable à ses intérêts, attendu qu'en tout temps, si elle désire aliéner tout ou partie des actions qui lui sont cédées, elle est assurée d'avance d'en obtenir la valeur au cours du jour.

Par l'article 3 du contrat provisoire, la prépondérance au sein du conseil d'administration est acquise à la Compagnie immobilière de Belgique. Cette prépondérance se justifie, si l'on considère que les intérêts d'une ville peuvent être souvent en opposition avec ceux des actionnaires d'une société.

En effet, la première peut envisager, autrement que la seconde, le but essentiel d'une opération immobilière, en sacrifiant outre mesure le côté financier au côté du confort et du luxe. Cette divergence pourrait se présenter dans l'appropriation des terrains à revendre, à la création exagérée de squares ou places publiques.

On ne doit point perdre de vue que les intérêts de la Compagnie sont trop intimement liés à ceux de la ville, pour que celle-ci ait à redouter quoi que ce soit de cette suprématie.

Sans vouloir rechercher les raisons qui ont engagé l'Immobilière à contracter la convention soumise à votre approbation, on ne peut que se féliciter du résultat qui a fait obtenir à la ville la moitié d'une affaire qui appartenait en totalité à la Compagnie, de par un traité.

En conséquence, nous croyons qu'il est juste et équitable que cette prépondérance soit dévolue en tous temps à l'élément qui est parfaitement fondé à l'exercer.

Les statuts de la nouvelle société ont été modifiés dans le sens de l'art. 4 du contrat provisoire.

L'art. 5 met à la charge exclusive de la ville, les frais à résulter de l'élargissement de la ruelle du Livre, sur une largeur de 12 mètres au moins et sur toute son étendue, depuis l'Esplanade jusqu'au Poids de fer. La ville s'oblige à opérer cet élargissement dans un délai de six ans, à dater de la constitution de la société.

C'est là certes une charge considérable ; mais il importe que le nouveau quartier du Sud soit relié au centre de la ville, par une voie large et spacieuse. Il est à remarquer d'ailleurs que l'Administration qui nous a précédés, avait décidé en principe l'assainissement du quartier St.-André.

Déja une première partie de ce travail, d'une utilité incontestable, a été mise à exécution. L'élargissement de la ruelle du Livre en est le complément indispensable ; mais pour que l'amélioration soit réellement efficace, il conviendra peut-être de mettre cette nouvelle voie à 15 mètres de largeur. En même temps que cet élargissement fera disparaître quantité de ruelles et d'impasses, où l'air et la lumière pénètrent difficilement, il constituera un grand travail de voirie et d'assainissement que l'opinion publique réclame et dont l'urgence ne peut être contestée par personne.

D'après un aperçu de la dépense, que le Collége a demandé à M. l'ingénieur Van Bever, le coût de l'élargissement de cette rue, sur 15 mètres, est évalué approximativement à 1,600,000 francs ; mais nous avons tout lieu de croire que cette dépense pourra être atténuée dans une large mesure, en opérant par zône ; les terrains destinés à la revente se trouveront à front de rue d'une grande et belle artère, reliant les quartiers les plus populeux et les plus commerçants de la cité.

Le même article 5 stipule encore que la ville s'engage à opérer, dans l'année de la constitution de la société, et à ses frais, le prolongement de l'avenue de l'Industrie jusqu'à l'origine des terrains de Sud. Comme ce travail doit se faire sur des terrains qui lui appartiennent, il aura pour effet de placer à front de boulevard des parcelles de terrains à bâtir dont la plus-value profitera directement à la caisse communale.

L'article 6 du contrat provisoire vise une opération financière, en ce moment même pratiquée, sur une très-vaste échelle, à Bruxelles, et dont les résultats profiteront également à la caisse de la ville. L'opération offre d'ailleurs toutes les garanties et voici comment elle sera mise en pratique.

La ville d'Anvers s'oblige à avancer des fonds aux acquéreurs qui en feront la demande, à concurrence d'une somme principale de 50 pour cent du coût des constructions qui seront élevées par eux, sur les terrains de la ci-devant citadelle du Sud.

Le montant de ces avances sera déterminé par les délégués de la ville, en prenant pour base le devis approuvé, et après qu'il aura été constaté que le bien est quitte et libre de tout privilége et hypothèque. La moitié sera payable dès que les bâtiments seront sous toit ; l'autre moitié après achèvement total.

Il sera entendu que la valeur des constructions comprendra le coût total de la bâtisse, avec les honoraires de l'architecte et les taxes communales sur le pavage et les égouts.

Pour sûreté des sommes qui leur seront avancées, les acquéreurs devront consentir à la ville hypothèque sur sur leur droit de superficie, ainsi que sur les constructions élevées en vertu de ce droit. Ces constructions ne pourront être affectées d'aucun privilége, hypothèque ou garantie au profit de tiers. Les frais d'hypothèque seront supportés par les acquéreurs.

Les avances seront remboursées à la ville, capital et intérêts, au moyen de soixante-six annuités de cinquante francs chacune par mille francs empruntés, soit à raison de 5 pour cent l'an, tout compris. Chaque annuité sera payable par moitié et prendra cours à des dates fixes à déterminer.

Quant aux avances à faire à la Société du Sud d'Anvers, elles seront productives de 4 1/2 pour cent l'an, amortis-

sement compris et remboursables aussi en 66 annuités. Ces avances seront garanties par un dépôt, entre les mains de l'Administration communale, d'obligations de la société du Sud, jusqu'à concurence de la somme avancée.

Si, comme il est probable, la ville parvient à conclure son emprunt à un taux inférieur, on comprendra aisément qu'elle profitera de toute la différence entre le taux de cet emprunt et celui qui sera stipulé aux acquéreurs, comme il vient d'être dit. Quant à l'amortissement, il sera effectué de part et d'autre dans un même laps de temps.

Tel est, Messieurs, le commentaire de la convention que le Collége a conclue. sauf votre ratification, avec la Compagnie immobilière de Belgique.

Quant au projet de statuts de la nouvelle société à créer, il a fait, de la part des jurisconsultes du Collége, l'objet d'un sérieux examen. De l'avis conforme de ces honorables membres et après des modifications introduites et sur lesquelles les parties sont complétement d'accord nous avons constaté que les bases essentielles de ces statuts se trouvent être en parfaite harmonie avec l'esprit de la convention qui nous occupe.

En prenant part à cette affaire dans les limites de la convention qui vous est soumise, la ville s'associe à une opération qui ne devait point s'exécuter sans elle. Son autonomie comme sa dignité, lui commandent de prendre activement part à une entreprise dont l'objet est la création d'un nouveau quartier destiné à un brillant avenir. En effet, ce quartier doit, au Sud, compléter l'immense travail accompli au Nord et à l'Est, travail qui, dans l'histoire de notre belle cité, témoignera de la splendeur d'une époque où le commerce, l'industrie et les arts ont atteint un développement auquel il serait difficile d'assigner des limites, grâce à l'admirable position que la ville d'Anvers occupe sur un des plus beaux fleuves du monde, grâce aussi à son antique réputation de prudence et de loyauté.

L'immixtion de la ville dans les affaires des terrains du Sud nous permettra d'ailleurs de coopérer à l'adoption d'un plan où tous les intérêts seront sauvegardés, tant au point de vue d'une bonne et spacieuse voirie, mise en parfaite corrélation avec les aboutissants de l'ancienne ville, et combinée avec tous les besoins à venir, qu'au point de vue d'une administration régulière et uniforme.

Nous croyons inutile de nous étendre longuement sur les ressources financières que la ville devra avoir à sa disposition, afin de faire face aux engagements qu'elle contracte dans les opérations projetées. Son crédit est assis sur les bases les plus solides et les résultats favorables que nous sommes en droit d'entrevoir nous permettent d'espérer que de nouvelles charges pourront être évitées à la population. Cette question sera du reste traitée spécialement en temps opportun.

Vos Commissions, Messieurs, sont d'avis que l'entente que le Collége est parvenu à conclure avec la Compagnie immobilière de Belgique doit être considérée à tous égards comme *avantageuse* pour la ville. Nul doute que la spéculation immobilière, dégagée de toute chance aléatoire, ne soit largement fructueuse pour la caisse communale. Nous sommes d'ailleurs rassurés par l'exemple des anciens terrains militaires, dont la revente se fait dans des conditions très-favorables et à des prix qui s'accroissent sans cesse. Les besoins d'Anvers sont du reste en rapport direct avec l'augmentation rapide et progressive de sa population et de sa richesse.

Le rôle de la ville était tracé d'avance, Messieurs, dans une opération qui touche de si près aux plus grands intérêts publics et sa participation directe ne peut qu'en augmenter les chances de succès. La Compagnie immobilière l'a compris dès les premières offres de négociations. La nature de ses rapports avec le Collége pendant le cours des débats, a suffisamment témoigné de sa loyale adhésion à l'association conclue entre elle et la ville. La solidarité qui en découle, les efforts combinés qui seront le fruit de notre entente, rendront d'autant plus fertiles, pour toute la communauté anversoise, les démarches que la ville n'a cessé de faire auprès du Gouvernement dès le début de nos conférences.

Le succès qui a couronné nos incessantes instances, nous maintient, dans l'œuvre grandiose du splendide développement qui se prépare, la légitime part d'action, d'influence et, ajoutons avec confiance, de bénéfice, qui doit équitablement revenir à l'Administration locale, tutrice légale des nombreux intérêts de tout ordre dont la gestion est commise à sa garde et à sa sollicitude.

Vos Commissions, Messieurs, vous convient, par 11 voix contre 1, à donner votre approbation à la convention (1) qui vous est soumise, ainsi qu'aux statuts qui l'accompagnement (2).

M. GITS. — Messieurs, comme vous l'avez entendu, une voix discortante s'est élevée au sein des Commissions et n'a pas donner son entière approbation à la convention qui est soumise à notre examen.

Cette voix, c'est la mienne, et je tiens à vous faire connaître les motifs qui m'ont fait agir.

Je n'ai pas besoin de vous dire que ce n'est pas contre l'ensemble de la convention que je m'inscris.

Je n'ai pas besoin de vous dire non plus que, d'après moi, le Collége échevinal a fait, dans les limites du possible, tout ce qu'il devait faire pour arriver à une entente favorable aux intérêts de la ville d'Anvers.

Seulement, j'ai regretté de trouver de la convention deux clauses qui, à mon avis, ne sont pas équitables.

La première est celle par laquelle, dans le Conseil d'administration de la future société du Sud d'Anvers, la ville d'Anvers sera toujours et à perpétuité en minorité, la Compagnie immobilière étant, de son côté, et à perpétuité, en majorité.

Il en résulte que, dans beaucoup de circonstances, notamment quand il s'agira d'approuver les plans, la *Compagnie immobilière* imposera sa volonté à la ville. Je sais bien, comme le dit le rapport, que les intérêts de la ville et ceux de la compagnie peuvent se trouver souvent en contradiction ; mais c'est précisément à mon sens, un motif pour demander que la ville d'Anvers soit majorité dans le Conseil d'administration, ou qu'elle y soit tout au moins représentée par un nombre de membres égal à celui des représentants de l'*Immobilière*.

L'argument que fournit le rapport peut être rétorqué ; on peut le faire valoir en faveur de la ville. Cependant

(1) Voir le texte de la convention. Page 19.
(2) » » des statuts page 25.

je comprends jusqu'à un certain point que la *Compagnie immobilière* qui, après tout, cède une partie des bénéfices futurs qu'elle doit réaliser sur le restant des terrains de la citadelle, cherche à maintenir sa prépondérance. Je pense aussi qu'il serait difficile de la faire revenir de son opinion. Aussi, suis-je d'avis, bien que je ne puisse donner mon vote à l'article 3 de la convention, qu'il serait superflu de présenter un amendement dans le sens que je viens d'indiquer.

Mais il n'en est pas de même à propos du premier alinéa de l'article 5. Cet article dit que la ville s'oblige à opérer, à ses frais exclusifs, dans un délai de dix ans, à dater de la constitution de la société, l'élargissement de la ruelle du Livre, sur une largeur de douze mètres au moins dans toute la longueur de cette rue.

Certes, s'il est un travail d'utilité publique, c'est bien celui de l'élargissement de cette rue que, par une étrange aberration d'idée et d'esprit, on a qualifiée dernièrement dans un journal de cette ville, comme étant une des plus belles artères d'Anvers.

Pour quiconque a traversé la ruelle du Livre, il est évident que cette rue mérite le diminutif de *ruelle* qui lui a été donné. Elle a six ou sept mètres de largeur au plus ; elle est bordée, de deux côtés, de maisons infectes, d'allées dans lesquelles un homme convenable n'oserait pénétrer. Il est donc incontestable que cet élargissement est un travail d'utilité publique au plus haut point. Par conséquent, cet élargissement doit se faire tout au moins dans un certain temps. L'appropriation des terrains de la citadelle du Sud le rend plus urgent encore. J'aurais compris parfaitement que la ville en eût pris même la grande part. Mais je ne comprends pas que la ville prenne à elle seule toute la dépense de cet élargissement.

Il est évident que les terrains de la citadelle du Sud, surtout ceux de l'Esplanade, vont acquérir une plus-value réelle par cet élargissement de la ruelle du Livre. Eh bien, il me semble qu'il eût été équitable que la *Compagnie immobilière* eût pris à sa charge une part de cette dépense et cette part je l'évalue à un tiers. J'estime que la ville, en prenant à sa charge les deux tiers de la dépense dont il s'agit, aurait fait tout ce qu'elle devait faire et que la compagnie qui doit retirer de ce travail un bénéfice immédiat, devrait prendre le troisième tiers.

C'est donc surtout cette clause du § 1r de l'article 5 qui m'a empêché de donner à la convention un vote favorable, comme j'eusse désiré le faire.

J'aurai l'honneur, quand nous serons arrivés à l'article 5, de présenter un amendement dans le sens que je viens d'indiquer et de le soumettre au vote du Conseil.

Si cet amendement pouvait être agréé par l'assemblée, je déclare que je donnerais avec plaisir un vote approbatif à l'ensemble de la convention. Sinon je serais au regret de devoir m'abstenir, parce que nous n'aurions pas obtenu tout ce que nous étions en droit d'obtenir.

D'après moi, l'ensemble de la convention n'en constitue pas moins un fait heureux pour la ville d'Anvers.

M. NAUTS. — Je tiens à ajouter quelques mots à ce que vient de dire l'honorable préopinant.

Il a soulevé deux points. Je suis d'accord avec lui sur le premier, mais je me vois forcé de combattre le second. Il est évident qu'en élargissant la rue du Livre, vous donnez une plus-value immédiate aux terrains de la citadelle. Il ne serait donc que très juste que la *Compagnie immobilière* intervînt dans cette dépense. Mais je ne suis pas aussi formel que l'honorable M. Gits. Je trouve qu'en présence de cette convention qui nous a coûté tant de peine et qu'il est si utile de voir aboutir, il serait dangereux de faire de cette question une condition *sine qua non*. D'autant plus que l'observation de l'honorable membre a été prévue par les Commissions réunies et par le Collége qui n'a pas manqué de faire les démarches les plus pressantes en vue d'arriver à une entente à ce sujet. Ces démarches n'ont pas abouti.

Maintenant, le Conseil peut-il se montrer inflexible sur ce point et compromettre par là même l'ensemble de la convention ? Je ne le pense pas. Ce serait, comme on dit, lâcher la proie pour l'ombre. Quant à moi, j'y vois un obstacle et un danger réel.

Je donnerai donc un vote favorable à l'ensemble de la convention, dans la crainte de compromettre ce qui a été fait jusqu'ici.

Pour ce qui est de l'autre question, je ne suis nullement de l'avis de mon honorable collègue et ami M. Gits, quand il parle de la prépondérance que la *Compagnie immobilière* se réserve dans l'article 3. J'appuie, au contraire, et dans des termes aussi énergiques que possible, les données du rapport à ce sujet. Il est évident que l'intérêt qui lie les deux parties est parfaitement égal. Faites des rues étroites, n'embellissez aucune espèce de place publique, ne faites en quelque sorte aucun objet de luxe, eh bien, l'ensemble du quartier en souffrira et la *Compagnie immobilière* sera la première à protester contre cet état de choses, N'oublions pas que la ville s'associe en définitive à une opération immobilière et que son but est égal à celui de la Compagnie. Ce but est de gagner de l'argent et le plus d'argent possible. Pour cela il faut attirer la population dans le nouveau quartier et ce n'est pas en y fesant des demi-travaux et des ruelles que vous arriverez à ce résultat.

L'intérêt de la *Compagnie immobilière* étant égal au nôtre et, comme le dit avec beaucoup de raison l'honorable rapporteur, la prépondérance dans le conseil devant être dévolue, en tout temps, à l'élément qui est parfaitement fondé à l'exercer, j'ai tous mes apaisements sur cet art. 3.

Certes, il serait désirable que, dans ce conseil d'administration, la ville eût tout à dire. Mais, Messieurs, nous devons être pratiques et raisonnables. Il est évident que si nous pouvions obtenir la moitié des bénéfices, nous arriverions au *nec plus ultra*. Mais, je le répète, il faut être pratique. Or, pour ma part, je considère l'art. 3 comme parfaitement justifié et c'est avec une entière confiance que je donnerai mon vote approbatif à l'ensemble de la convention.

M. RAGHENO. — Je partage l'avis de l'honorable M. Gits. Comme lui, je dois également faire valoir les motifs pour lesquels, si la convention qui nous est soumise n'est pas amendée, je me verrai dans la nécessité de m'abstenir.

Cette convention qui, certainement, contient de très-bons éléments, en renferme cependant de préjudiciables à la ville. Il y a, d'après moi, un point capital ; c'est l'élargissement de la rue du Livre et la percée que la ville sera obligée de faire pour prolonger l'avenue de l'Industrie. Nous connaissons, d'après un devis de l'ingénieur, le coût

de l'élargissement de la rue du Livre. Le chiffre est de 1,600,000. fr.

Le rapport ne nous dit pas à quel chiffre s'élèvera la percée de l'avenue de l'Industrie.

M. LE BOURGMESTRE. — Le terrain est là.

M. RAGHENO. — Le terrain est là, oui ; mais il vaut de l'argent. Par conséquent, c'est dans tous les cas, de la part de la ville, un sacrifice à faire. A ce point de vue, je trouve que, puisque la société doit profiter du travail, elle devrait, comme M. Gits l'a dit, intervenir dans une certaine proportion. Cette proportion, telle que M. Gits la détermine, ne me semble nullement exagérée.

Mais une autre condition, sur laquelle je tiens à m'appesantir davantage, c'est celle renfermée dans l'article 3. Cet article réserve à la *Compagnie immobilière* la majorité dans le conseil d'administration. On dit : les intérêts de la ville et ceux de la compagnie étant intimement liés, ces intérêts étant les mêmes, il n'y a rien à craindre de ce que, dans le conseil d'administration, la majorité soit acquise à la compagnie.

Mais, comme l'a dit M. Gits, on peut rétorquer l'argument et dire : si les intérêts sont les mêmes, pourquoi voulez-vous avoir la majorité dans le conseil d'administration ? Si vous n'avez qu'un intérêt identique au nôtre, prenons, de part et d'autre, le même nombre de membres et le Conseil d'administration décidera au mieux des intérêts communs. On fait une opération de compte à demi. Il faut donc que chacun ait les mêmes droits.

Ayant une percée à faire, ayant des questions ultérieures à examiner, ayant un plan à approuver, d'autres questions pourront être soulevées et, dans le Conseil d'administration, toujours la ville aura la minorité.

J'insiste sur ce point et si cette disposition n'est pas modifiée, je ne pourrai que m'abstenir sur cette article-là.

M. ELSKAMP. — J'ai fait valoir au sein des Commissions quelques observations au sujet de l'article 3.

Je n'attache, pour ma part, aucune importance au Conseil d'administration. La ville nommera des administrateurs, mais ce devront être des actionnaires ; les statuts les obligent en effet, à avoir un nombre d'actions déterminé. Ces administrateurs vont-ils représenter leur propre intérêt ou celui de la ville ? Evidemment leur intérêt ne s'effacera pas devant celui la ville.

Quant au § 1 de l'art. 5, j'étais d'abord de l'avis de M. Gits. Mais, reflexion faite, si la compagnie avait effacé le premier paragraphe de l'article 5, qu'auriez vous à dire ? Rien. Il m'étonne même que le directeur de la *Compagnie immobilière* ne se soit pas rendu, à notre demande en supprimant le § 1r de l'art. 5, Il est évident que, dans ce cas, la ville n'aurait pas moins été obligée d'élargir la ruelle du Livre à ses frais. C'est un travail nécessaire, obligatoire, décidé depuis longtsmps en principe.

M. GITS. Je tiens à répondre au dernier argument qui vient d'être présenté par l'honorable membre. Si la compagnie, pour toute réponse aux ouvertures faites par le Collége d'abord et par les Commissions ensuite, avait répondu : mais supprimez le § 1r de l'art. 5, je n'y tiens pas, — M. Elskamp en déduit que la ville aurait été amenée forcément à faire la dépense à elle seule. Cet argument me semble spécieux.

Il est évident, tout d'abord, que la ville ne s'engagerait pas comme maintenant à faire ce travail endéans les six ans, terme assez court. Aujourd'hui, vous avez là une dépense déterminée de 1,600,000 francs, pour le moins; notez le bien.

M. le BOURGMESTRE. — J'espère que nous n'attendrons pas six ans.

M. GITS. — Laissez-moi achever ; je vais compléter mon raisonnement.

Voici ce qui serait arrivé, si la clause de l'alinéa 1r de l'art. 5 ne se trouvait pas inscrite dans le contrat. La compagnie, reconnaissant dans 2, 3 ou 4 ans qu'il y a lieu d'élargir la ruelle du Livre, dans l'intérêt de son exploitation, se serait adressée à la ville et lui aurait dit : nous sommes intéressées, toutes les deux, à voir élargir cette ruelle; nous sommes intéressées, au même titre pour faire valoir les terrains de la citadelle du Sud; vous, ville d'Anvers, vous l'êtes, en outre, parce qu'il vous importe de voir assainir un quartier insalubre. La ville, en présence de ces ouvertures, aurait répondu à la compagnie : Parfaitement ; mais quelle est votre part d'intervention ? C'était la réponse toute naturelle et je suis convaincu que cette réponse eût été faite. La compagnie, voyant qu'elle était obligée de participer aux frais pour arriver à ce résultat, si désirable dans son intérêt, vous aurait alors facilement accordé la part d'intervention qu'elle vous refuse aujourd'hui. Il y aurait donc réellement avantage à ne pas voir apparaître dans le contrat cette clause formelle qui nous lie d'une façon catégorique. C'est bien là, je pense, la réponse à l'argument de M. Elscamp et, pour ma part, si la *Compagnie immobilière* voulait supprimer le § 1r de l'ar. 5, je serais heureux de donner mon vote approbatif à la convention. Alors, plus tard, dans 5 ou 6 ans, comme je viens de le dire, la ville d'Anvers pourrait s'entendre avec la *Compagnie immobilière* et déterminer, le cas échéant, la part de chacun dans ce travail d'utilité publique.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Je répondrai d'abord au dernier argument que vient de faire valoir l'honorable M. Gits. Cet argument consiste à dire : si la compagnie avait donné raison à la ville, en fesant disparaître complétement le § incriminé, tôt ou tard elle aurait été fatalement amenée à demander l'élargissement, à frais communs, de la ruelle du Livre.

Il est certain que l'exiguité de la ruelle du Livre crée une situation très-défavorable pour la *Compagnie immobilière*. Quand on a vendu les terrains de l'enceinte militaire à la *Société immobilière d'Anvers*, celle ci n'avait-elle pas également tout intérêt à faire disparaître certaines rues étroites ? Et, pourtant, a-t-elle demandé, une seule fois, à la ville de faire disparaître l'infect pâté de maisons qui se trouve sur la place du Vieux-Canal ? Est-ce qu'elle a demandé de faire élargir les ruelles qui aboutissent aux grands boulevards, alors que cet élargissement aurait donné une plus-value considérable aux terrains de la société ?

Pas du tout. Les boulevards ont été contruits et la société a vendu ses terrains. Pourquoi ? Parce qu'on s'est dit que, fatalement, la ville devrait faire un jour elle-même cet élargissement ; et cela est si vrai qu'en principe il est, pour ainsi dire, décidé que plusieurs des ces artères seront élargies. La *Société immobilière d'Anvers* n'a pas donné un centime pour les sortes de travaux dont il s'agit.

L'avènement de cette société date d'il y a dix ans ; vous avez attendu aussi longtemps que vous avez pu ; mais, finalement, vous vous trouvez dans la nécessité de faire le travail.

Je trouve que les deux orateurs qui ont combattu l'art. 3, en ce qui concerne la prépondérance qui est réservée à la *Compagnie immobilière* dans le conseil d'administration, se sont placés à un faux point de vue.

Ah ! si notre demande d'être substitués à la *Compagnie immobilière* avait été accueillie par la législature, nous aurions pu dire à la compagnie : « Nous vous donnons la moitié, mais à condition que je conserve la prépondérance dans le conseil d'administration, et à condition aussi que tous les frais seront supportés par moitié. »

Mais telle n'est pas la situation. Nous avons à traiter avec quelqu'un qui peut, en quelque sorte, nous dicter la loi, qui est concessionnaire provisoire des terrains dont il s'agit et qui nous dit ; « je veux bien m'associer avec vous, mais voilà quelles sont mes conditions. »

Maintenant, ces conditions sont-elles si onéreuses qu'il faille lâcher la proie pour l'ombre, comme le disait si judicieusement tout à l'heure un de mes honorables collègues ? Non et il n'est pas sérieux de soutenir le contraire.

Après tout, qu'est-ce que cette prépondérance ?

L'honorable M. Gits a articulé le grief qu'il considère comme étant le principal, à savoir que la *Compagnie immobilière* pourrait faire un plan qui serait désapprouvé par la ville.

D'abord, si nous ne sommes pas majorité dans le conseil d'administration, nous y avons notre mot à dire. Et, à côté de la compagnie, il y a l'Administration communale, qui est armée de règlements et qui ne permet pas à des particuliers de faire ce qui leur plait.

J'espère qu'il ne faudra jamais rappeler à la compagnie par voie comminatoire l'existence des règlements ; mais il n'en est pas moins vrai qu'ils existent et que, lorsqu'il s'agira d'élaborer les plans, l'Administration communale sera là pour dire ce qu'elle a le droit de dire, à savoir : « les rues auront telle largeur et telle longueur ; elle seront faites dans tel ou tel sens. »

Mais, je le répète, j'espère que nous ne devrons pas en venir à des extrémités, qu'en bons associés, nous nous entendrons parfaitement et que le plan qui sera fait donnera pleine et entière satisfaction aux deux parties en présence.

Mais il est une autre question qu'il importe d'examiner également.

Est-ce que l'Immobilière n'a pas quelque droit à avoir une prépondérance ?

L'Immobilière fait une affaire d'argent ; elle place des capitaux, en vue d'en retirer le plus fort revenu possible.

Or, tel n'est pas tout à fait le but que la ville d'Anvers se propose d'atteindre.

Incontestablement, nous ne fesons pas fi des millions que l'opération pourra un jour produire pour la caisse communale ; mais il n'en est pas moins vrai que l'esprit de lucre ne nous a pas guidés dans la croisade que nons avons entreprise contre la convention du 10 Janvier. Nous avons voulu être les maîtres chez nous, avoir l'autorité la plus entière sur l'exploitation des quais, en avoir la gestion, et ne pas permettre qu'une rivale vienne s'établir à nos portes.

Lisez le rapport, vous y verrez que ce sont surtout des questions d'intérêt administratif que nous avons soulevées ; la question de lucre n'a réellement été que la question accessoire ; c'est à peine si on l'a effleurée. Or, aujourd'hui que nous nous trouvons en présence d'une associée qui a à faire valoir les capitaux de ses actionnaires, ne pensez-vous pas que cette associée puisse se dire : « La ville d'Anvers est mon associée ; elle à la majorité dans le conseil ; elle va peut-être sacrifier l'utile à l'agréable ; elle va faire des squares à perte de vue ; elle va faire des boulevards, etc., etc. «

Et croyez-vous que, dans cette alternative de doute, la *Compagnie immobilière* parviendra à placer ses actions ?

Car, notez le bien, Messieurs, ce danger semblerait très grand aux actionnaires.

La ville, dans un excès de générosité, pourrait plutôt vouloir faire très beau, très bien, que de tenir compte des millions qui sont engagés par ses co-associés et de se soucier des intérêts qu'ils espèrent en retirer.

L'honorable M. Elskamp disait, du reste, avec infiniment de raison tout à l'heure : en supposant que vous ayez la prépondérance dans le conseil d'administration, croyez-vous que les administrateurs que vous allez nommer, ne seront pas, à un certain moment indécis sur le point de savoir s'ils seront l'homme qui a des actions, qui a engagé 50,000 fr. dans une opération, et qui désire leur faire produire les plus gros intérêts possible, ou l'homme qui a avant tout un intérêt public à atteindre ?

Mais cette garantie est pour ainsi dire réellement illusoire et, à un moment donné, elle pourrait tourner contre vous. Non ; il faut prendre la chose comme elle est ; il faut admettre que vous avez affaire à un associé loyal qui n'a en vue qu'une chose : faire gagner de l'argent à ses actionnaires, mais en même temps donner satisfaction à la ville d'Anvers, dans la mesure du possible.

Je crois donc que nous n'avons rien à redouter de cette société.

Quant à la ruelle du Livre, je dois y revenir encore, car, franchement, je ne comprends pas la manière de voir de mes honorables contradicteurs.

La quatrième section est certainement le quartier déshérité de la ville d'Anvers.

Si, dans les autres sections, les propriétés immobilières ont augmenté de valeur, ont progressé de 100 %, dirais-je, depuis quelques années, il n'en est pas de même dans la quatrième section.

Voyons-nous, en effet, se convertir les maisons qui se trouvent dans cette dernière section ? Non ; elles conservent, à peu près, leur même valeur ; elles continuent à appartenir aux mêmes propriétaires.

Eh bien, nous avons pour devoir de laisser participer la 4e section à la munificence administrative. Nous devons faire quelque chose pour ce quartier. Voilà encore une des raisons qui militent en faveur de la condition acceptée par la ville. A côté de cela, il y a un intérêt immense, au point de vue de l'hygiène. Depuis longtemps l'assainissement de ce quartier est décidé en principe et un premier pas a été fait depuis quelques années dans ce sens, par la transformation de la rue du Sureau. Il y a, en outre, une question d'embellissement. En embellissant ce quartier, vous ferez une chose utile, depuis longtemps désirée et qui sera

le complément du premier travail qui a été fait. Ce premier travail ne profite pas actuellement. S'en tenir là, ce serait, en quelque sorte, vouloir et ne pas vouloir.

Vous avez posé un premier jalon. Continuez donc et toute la 4e section vous en saura gré.

Que faites-vous après tout? Vous supputez par anticipation les millions que vous allez recevoir, les bénéfices que vous allez réaliser et vous y donnez leur véritable destination. On peut dire que vous vendez la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Mais il n'en est pas moins vrai que, si la compagnie n'était pas là, vous auriez dû faire la dépense.

Je crois donc que les honorables membres se sont mis à côté de la question, en demandant à la *Compagnie immobilière* d'abandonner sa prépondérance qui, à un moment donné, pourrait être parfaitement nulle.

Nous avons fait l'impossible pour obtenir une concession de la *Compagnie immobilière*. Celle-ci n'a pas voulu y consentir. Pouvons-nous aujourd'hui nous résoudre, en votant contre la convention, à voir tout s'évanouir, à voir tous les avantages nous échapper? Cela serait dangereux et cette affaire ne dure que depuis trop longtemps.

C'est aujourd'hui que se passe le dernier acte de ces négociations si laborieuses et si difficiles et je crois qu'il ne serait pas sérieux d'abandonner la combinaison.

On a fait une évaluation se montant à 1,600,000 fr. Mais cette estimation est basée sur le simple élargissement de la ruelle du Livre. Qui vous dit, si nous demandons l'autorisation d'exproprier par zônes, que ce sera encore 1,600,000 francs qu'il faudra sacrifier? J'espère que, dans ces conditions, la depense pourra être considérablement diminuée.

M. le BOURGMESTRE. — Du reste, les vœux des Commissions ont été transmis à la *Compagnie immobilière*.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — M. Gits en a connaissance.

M. le BOURGMESTRE. — La *Compagnie immobilière* nous a dit qu'il faut une limite à tout et qu'il lui était impossible d'entrer dans la voie des concessions nouvelles qu'on lui demandait.

Quant à la ruelle du Livre, les orateurs qui viennent de parler ont suffisamment expliqué l'urgence de ce travail. J'espère que cela ne durera pas même six ans. J'ai visité ce malheureux quartier bien souvent, depuis quelques mois. A l'époque où notre ville était atteinte par le choléra, j'y allais quelquefois deux fois par semaine. Je connais toutes ces impasses, tous ces bouges et je vous assure que l'un des premiers devoirs de l'Administration est de faire le travail que l'on vous propose.

Il n'eût pas été question de faire un accord quelconque avec la compagnie, que je me serais cru obligé de proposer ce travail pour être exécuté par la ville.

Comme l'a dit M. Van der Taelen, nous avons cru bien faire de saisir cette occasion. La combinaison se présente avec une perspective de bénéfices et les premiers bénéfices seront employés à un travail qui rencontrera l'assentiment de tout le monde.

M. NAUTS. — Il y a ici une question de justice. Nous nous trouvons devant un contrat entre l'Immobilière et la ville. Il est évident que nous sommes d'accord, quand on nous dit qu'il faut assainir un quartier déshérité. Mais il s'agit ici de l'élargissement de la ruelle du Livre, dans le but non pas d'assainir la ville, mais de donner une plus-value à l'objet à exploiter. Eh bien, cela n'est pas admissible. Supposons deux particuliers parfaitement associés. Mais l'un d'eux exige de l'autre tous les frais de première installation. Serait-ce juste?

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Vous supposez la situation de deux personnes libres qui disent : Nous allons nous associer; voilà votre apport, voici le mien. Mais ici nous nous trouvons en présence d'une personne qui a un brevet d'invention et qui dit : J'apporte mon brevet d'invention et vous donnerez tel apport.

M. NAUTS. — J'admets que l'association est complète, que la ville est intéressée au même point que l'Immobilière. Eh bien, je dis que l'élargissement de la ruelle du Livre donnera une plus-value aux terrains avoisinants. Et la ville devra payer la dépense alors que la *Compagnie Immobilière* ne retirera que profits? Cela n'est pas juste.

M. le BOURGMESTRE. — L'Immobilière ne cédait d'abord qu'un tiers de l'affaire. On a négocié et la *Compagnie immobilière* a dit : vous aurez la moitié.

M. NAUTS. — Les négociations ont été parfaitement menées. Vous êtes arrivés à une association parfaite. Mais du moment que cette association existe, je demande que les pertes de l'exploitation soient partagées comme les bénéfices.

M. le BOURGMESTRE. — Ce sont les conditions de l'association.

M. l'Échevin CUYLITS. — *La Compagnie immobilière* est allée plus loin qu'il ne fallait. Ce n'est que sur l'insistance du du Collége que la *Compagnie immobilière* a consenti à faire les concessions dont vous venez d'entendre la lecture. Elle ne demandait pas, dans le principe, qu'à élargir la ruelle du Livre; il y avait d'autres quartiers qu'il importait d'élargir également, suivant elle, et c'est sur nos instances qu'elle a consenti à modifier ses intentions premières à ce sujet.

Vous dites maintenant qu'il y a des clauses qui ne sont pas justes. Mais si l'Immobilière vous disait : « Je ne vous donnerai rien, je garde l'opération pour moi. » Que feriez-vous? « Je vous cède ces obligations, dit l'Immobilière, parce que j'ai, en quelque sorte, intérêt à vous avoir pour associée; mais cet intérêt équivaut-il à la moitié des bénéfices que vous voulez avoir dans l'opération? Évidemment, non. » Si donc, vous, ville d'Anvers, vous voulez être intéressée dans l'opération pour plus d'un tiers, — tiers qu'en définitive, la *Compagnie immobilière* ne doit pas vous donner, comme le disait avec beaucoup de raison notre honorable bourgmestre, — vous n'y réussirez pas, et la *Compagnie immobilière* gardera tout pour elle. Dès lors, la convention sera inévitablement rejetée.

M. NAUTS. — Je ne demande pas le rejet de la convention, qui est très-avantageuse pour la ville; mais j'ai le droit, je suppose, de protester contre les articles 3 et 5 qui me semblent souverainement injustes.

Vous me dites que les premières propositions de l'Immobilière portaient sur le tiers et qu'on est arrivé successivement à obtenir la moitié, au moyen de concessions. Eh bien, il me semble que, du moment que vous êtes complétement associés...

M. l'Échevin CUYLITS. — Nous ne sommes pas complétement associés; la *Compagnie immobilière* nous refuse le droit d'être complétement associés; elle ne nous accorde

qu'un tiers. Mais si nous insistons pour avoir la moitié, elle peut nous imposer les conditions qu'elle veut, sauf pour nous à les rejeter, si elles nous semblent inacceptables.

La *Compagnie immobilière* a le droit de nous dire : « Je ne vous admets pour rien dans cette exploitation ; je ne vous donnerai pas un centime ! »

Ce n'est donc pas une association à moitié ; c'est une association à un tiers.

M. NAUTS. Alors je change de thèse, et je dis qu'il est fâcheux que la ville n'ait pu négocier de compte à demi parfait.

M. l'Échevin CUYLITS. C'est évident.

M. le BOURGMESTRE. — Il est fâcheux aussi qu'elle n'ait pas obtenu les trois quarts!

M. l'Échevin CUYLITS. Il est fâcheux qu'elle n'ait pas la totalité!

M. GITS. Il y a une chose qui me frappe dans ce que viennent de dire les honorables membres qui m'ont combattu. On représente toujours la compagnie comme ayant fait preuve de générosité envers la ville d'Anvers.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. Je n'ai pas dit cela.

M. GITS. Vous l'avez dit en d'autres termes.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. J'ai dit que la *Compagnie immobilière* pouvait agir comme elle le voulait, et qu'on ne pouvait lui enlever ce pouvoir.

M. GITS. Je vais préciser. On représente la compagnie comme étant en possession d'une affaire qui ne peut plus lui échapper.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — Pas du tout.

M. GITS. — Permettez. Si la compagnie a daigné traiter avec la ville d'Anvers, lui abandonner une partie des millions qu'elle réalisera dans l'avenir, c'est que, selon moi, elle y a été forcée.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — Non.

M. GITS. — Je ne recherche pas les motifs qui l'ont fait agir ; mais peut-être y a-t-il eu des raisons d'État qui ont forcé la Compagnie de s'entendre avec la ville d'Anvers.

La compagnie se trouvait dans le principe devant la convention du 10 Janvier qui lui imposait, comme charge immense, la construction de quais sur une longueur de 1200 mètres et du bassin de batelage.

Eh bien, cette convention a été changée du tout au tout, et la compagnie s'est vue un beau jour, de par M. le Ministre des finances déchargée de la partie onéreuse de l'opération.

M. le BOURGMESTRE. — De par la ville et de par nos sollicitations.

M. GITS. — C'est grâce à vos sollicitations, d'accord. Ce sera l'État qui, en communauté avec la ville, exploitera ces quais. Eh bien, dès ce moment la compagnie ne se trouvait plus dans les mêmes conditions et, j'ose le dire, si M. le Ministre s'était présenté devant les Chambres en leur disant : « Je reprends pour mon compte la construction des quais et du bassin de batelage, je laisse à la compagnie seule les millions qui doivent résulter de l'exploitation, de la vente des terrains de la citadelle du Sud, » — j'ai assez de confiance, dis-je, dans le bon sens de la Chambre pour croire que la proposition du Gouvernement eût été rejetée.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Nous sommes tous d'accord à ce sujet.

M. GITS. — Donc la *Compagnie immobilière* ne se trouvait pas dans la position que vous indiquez, le jour où M. Malou a appelé le Collége à Bruxelles pour traiter de nouveau de la reprise des quais du Sud et du bassin de batelage. La question changeait du tout au tout et la compagnie n'était plus en possession des terrains de la citadelle, car ces terrains lui eussent été enlevés par un vote de la Chambre.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — Pour les donner à qui?

M. GITS. — Pour les donner à la ville d'Anvers. Déjà au sein de la Chambre, M. Jottrand a qualifié de léonine la combinaison faite en faveur de la *Compagnie immobilière.* Et cependant, dans cette combinaison si léonine, se trouvait stipulée, à charge de la compagnie, la construction des quais et du bassin de batelage.

On peut donc dire que si ce travail n'incombait plus à la société, la Chambre n'aurait pas voté une pareille combinaison.

Mettons donc de côté toute idée de générosité, de grandeur d'âme de la part de la société. Celle-ci a agi dans son intérêt, sachant que, si elle ne cédait pas à la ville d'Anvers une part de son entreprise, cette entreprise allait lui échapper.

C'est dans ces conditions que je me place, c'est devant cette situation tout à fait nouvelle que je dis comme M. Nauts : Il s'agit d'une association pure et simple par moitié et vous ne me donnez pas cette moitié, lorsque vous mettez à ma charge seule des dépenses extraordinaires.

Un membre. — Votez contre.

M. l'échevin VAN DER TAELEN. — Certes, ce n'est pas par amour pour la ville d'Anvers, ce n'est pas pour nos beaux yeux, ce n'est pas par générosité, par grandeur d'âme que la *Compagnie immobilière* a traité avec nous. Mais il n'en est pas moins vrai que la compagnie avait obtenu une concession provisoire.

M. GITS. — Celle du 10 Janvier.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Oui parfaitement ; elle avait obtenu l'octroi de cette concession. Vous avez fait valoir diverses objections ; je vous donne raison. Mais, quoi qu'il en soit, si je me reporte à l'époque où nous discutions ici la convention du 10 Janvier ; si je me souviens de tous les griefs que l'on a articulés contre cette convention ; si je me remémore la demande adressée aux Chambres pour être substitué en lieu et place de l'Immobilière, pour être déclaré propriétaire de la citadelle du Sud et assumer en même temps l'obligation de construire les quais et le bassin de batelage ; si, d'autre part, je vois la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, je dis qu'il n'y a pas de parallèle à faire et que vous avez mieux aujourd'hui que ce que vous avez jamais rêvé.

Une voix. — C'est évident.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Eh bien, alors, faites la part de la situation dans laquelle vous vous trouvez.

Comment! Vous avez demandé une chose ; cette chose ne vous a pas été accordée ; mais au lieu de ce que vous avez poursuivi avec instance, on vous donne une chose meilleure. Et vous n'êtes pas satisfaits! C'est le cas de dire que l'appétit vient en mangeant. Je m'étonne que l'on ne demande pas tout à l'Immobilière et qu'on ne lui dise pas ; allez vous en et abandonnez-nous tout,

M. NAUTS. — Nous discutons les articles de la convention.

M. l'Echevin VAN DER TAELEN. — Toutes les charges et obligations mises en parallèle avec les avantages qui sont accordés à la ville d'Anvers, je ne saurais hésiter à donner mon approbation la plus entière à la convention.

Voilà ce que je tenais à expliquer et j'engage le Conseil à partager ma manière de voir.

L'honorable M. Ragheno nous fait un grief de ce que nous avons consenti à exécuter à nos frais le prolongement de l'avenue de l'Industrie, sur les terrains qui nous appartiennent, jusqu'aux terrains de la citadelle du Sud. Je crois que mon honorable collègue n'y a pas réfléchi. S'il était rappelé que la ville d'Anvers possède dans le voisinage six hectares de terrains qui doivent recevoir une plus-value considérable par suite de ce prolongement, il n'aurait pas fait cette observation.

M. le BOURGMESTRE. — Il n'y a pas moyen de faire autrement usage de ces terrains.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Notre premier devoir eût été de raccorder ces terrains aux terrains de l'Immobilière pour donner une plus-value à ces six hectares.

M. l'Échevin LEFEBVRE, rapporteur. — Avant de consentir à donner la suprématie à la *Compagnie immobilière*, j'ai réfléchi sérieusement. Je me suis demandé quels sont les rapports que nous pouvons avoir avec la Compagnie? Ces rapports sont-ils donc si complexes? J'ai trouvé qu'il ne pouvait se présenter que très-peu de cas dans lesquels nous pourrions nous trouver en divergence d'opinions avec la Compagnie.

D'abord, l'affaire se réduit en quelque sorte à une revente de terrains d'une part et à une construction de voirie d'autre part. En ce qui concerne la revente des terrains, je crois que le conflit est impossible, attendu que la Compagnie voudra avoir le plus fort prix possible. Est-ce au sujet de la construction de la voirie que le désaccord pourrait se produire? Mais nous sommes parfaitement armés; la ville se trouve couverte par des réglements communaux; la loi communale même accorde aux communes le droit de réglementer tout ce qui concerne la voirie sous tous les rapports. D'abord, quant à la largeur, nous aurons ce qui aura été arrêté par le Conseil communal. Reste le plan. La *Compagnie immobilière* ne tient pas à maintenir l'ébauche qu'elle a produite; le directeur l'a déclaré; nous serons donc maître de nous choisir un plan.

Aujourd'hui déjà nous avons pris les devants, attendu que nous avons chargé, un peu trop tôt peut-être, l'ingénieur de la ville de dresser un plan d'ensemble, dans lequel toutes les dispositions sont prises au point de vue de l'avenir de la ville et de tous les établissements qui peuvent s'y trouver.

En ce qui concerne les matériaux, on ne peut en employer d'autres que ceux qui sont prévus par les réglements.

Je ne vois pas donc où il pourrait y avoir divergence d'opinions entre nous; il n'est presque pas sérieux de soutenir que nous pouvons être en désaccord avec la Compagnie. Est-ce sous le rapport du partage des bénéfices que cette divergence d'opinions pourrait existe? Non évidemment; notre comptabilité sera parfaitement en règle.

Je ne vois donc pas les points noirs que plusieurs de mes honorables collègues ont signalés.

Le seul point sur lequel il pourrait y avoir divergence d'opinions, c'est celui qui est relatif à l'établissement de squares et de places publiques.

La ville peut avoir un désir immodéré de créer des squares, des places publiques, des promenades.

Il faut cependant admettre que ces Messieurs de l'immobilière ne sont pas plus ignorants de leurs intérêts que nous, et que tout ce qui est pris aux dépens de la voirie, doit l'être également aux dépens de la partie productive de l'opération.

Je n'ai pas la moindre crainte, en ce qui concerne la prépondérance de la compagnie dans le conseil d'administration; quant à l'élargissement de la ruelle du Livre, c'est là un travail d'utilité publique qui fait partie de l'ensemble des travaux d'assainissement qui ont été décrétés il y a dix ans par ceux qui nous ont précédés.

On a commencé par faire cette opération sur un petit pied; cependant cette mesure a eu pour résultat de remplacer en quelque sorte une multitude de bicoques par des habitations plus convenables. Un tas de ruelles et d'impasses ont complétement disparu au quartier St-André. Vous y trouvez aujourd'hui une place publique qui a 4000 mètres de superficie. La rue du Sureau, au lieu de 5 mètres en a 12.

Telle est l'amélioration qui s'est produite.

Mais cette amélioration n'est pas complète; il faut la poursuivre. Il faut que l'air vif de l'Escaut pénètre dans tout le quartier de St-André. Ce quartier a été déshérité, selon moi; il faut que justice soit faite, et qu'il participe aux largesses de la ville d'Anvers.

M. GITS. — Je me permettrai une interruption, pour dire qu'aucun orateur n'a combattu l'assainissement du quartier St-André. Nous sommes tous d'accord à ce sujet.

M. l'échevin LEFEBVRE, rapporteur. — Je vais y venir. Je suis partisan, moi aussi, de la nécessité d'assainir ce quartier: mais comment y arriver?

Le Collége a fait d'abord toutes les instances possibles auprès de la compagnie, pour l'engager à participer aux frais à résulter de l'élargissement dont il s'agit.

C'était là son devoir.

Les Commissions, à leur tour, ont voulu insister et ont chargé le Collége de faire une nouvelle démarche. Le Collége a donc écrit officiellement à la *Compagnie immobilière* et voici sommairement la réponse qu'il a reçue:

La Compagnie regrette de ne pouvoir satisfaire au désir des Commissions, désir lui transmis par M. le Bourgmestre; elle ajoute qu'elle croit avoir fait les concessions les plus larges, mais que l'Administration communale doit comprendre qu'il y a des limites que la compagnie ne saurait dépasser.

Voilà, Messieurs, la réponse.

Cela prouve que tout a été tenté d'abord par le Collége et ensuite par les Commissions réunies. Eh bien, nous nous trouvons devant la situation qu'exposait tout à l'heure M. l'échevin Van der Taelen. Fallait-il rompre avec la société parce que nous n'avions pas gain de cause sous ce rapport? Je ne le pense pas et je crois que le Conseil est ici unanimement d'accord avec le Collége. Nous avons fait l'impossible et nous avons obtenu plus que nous n'avions espéré.

M. le BOURGMESTRE. — Si personne ne demande plus la parole, je déclarerai close la discussion générale et nous passerons à celle des articles.

— Les trois premiers articles de la convention sont successivement adoptés.

A l'art. 3.

M. GITS demande l'appel nominal.

L'art. 3 est adopté par 22 voix contre 2.

Ont voté pour : MM. Robyns, Segers-Baée, F. Segers, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Cuylits, De Beunie, De Winter, Elskamp, Josson, Lefebvre, Markelbach, Nauts, Nyssens, de Wael,

Ont voté contre : MM. Gits, Ragheno.

L'art. 4 est adopté.

Art. 5.

M. le BOURGMESTRE. — Je reçois au sujet de cet article l'amendement suivant de M. Gits :

« Art. 5. La ville s'oblige à opérer, dans un délai de 6 ans, à dater de la constitution de la société, l'élargissement de la ruelle du Livre sur une largeur de douze mètres au moins dans toute la longueur de la rue.

» La *Compagnie immobilière* prendra à sa charge le tiers du déficit éventuel à résulter de ce travail; en cas de boni, elle y participerait dans la même proportion. »

L'amendement est-il appuyé? (*Oui oui.*)

— Il est mis aux voix par appel nominal et rejeté par 19 voix contre 4, et une abstention.

Ont voté contre: MM. Robyns, Segers, Segers-Baée, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Cuylits, De Beunie, Elskamp, Josson, Lefebvre, Nyssens, de Wael.

On voté pour: MM. De Winter, Gits, Markelbach, Ragheno.

S'est abstenu : M. Nauts.

M. le BOURGMESTRE. — M. Nauts est invité à faire connaître les motifs de son abstention.

M. NAUTS. — Je me suis abstenu pour les motifs que j'ai déjà fait valoir. Je n'ai pas voté l'amendement de M. Gits, parce que je suis partisan de l'ensemble de la convention et que je ne veux y nuire en rien.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. La discussion qui a eu lieu tout à l'heure prouve suffisamment, je pense, que si le Conseil ne vote pas l'amendement de M. Gits, c'est qu'il a peur de voir la convention lui échapper.

Un membre. — C'est évident.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Je tenais à faire comprendre cela. Nous avons tout épuisé pour parvenir à un bon résultat. Je crois que le Conseil serait aussi impuissant que nous à obtenir ce que l'on demande encore.

— L'art. 5 est adopté.

Art. 6.

M. VAN DEN NEST. — Je voudrais attirer l'attention des membres du Conseil sur ce long paragraphe. Il me semble qu'il ne garantit pas tout à fait les intérêts de la ville. Nous nous engageons à faire des avances à raisons de 4 1/2 p. c. J'ai le ferme espoir que la ville pourra faire un emprunt favorable; cependant nous n'avons aucune certitude à cet égard. Tout dépend de la situation du marché monétaire.

Si la ville devait payer un taux plus élevé, elle subirait une perte, puisqu'elle devrait elle-même avancer l'argent à 4 1/2 p. c.

Il ne serait donc pas mauvais de dire que si la ville devait dépasser 4 1/2 %, les avances faites à la société seraient au même taux que celui de l'emprunt. Nous n'y gagnerions rien, mais nous éviterions une perte éventuelle.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Je ne me dissimule pas que l'observation de M. Van den Nest puisse avoir quelque fondement. Mais faisons une revue rétrospective de tous les emprunts contractés par les principales villes de Belgique depuis dix-huit mois environ. Les villes de Bruxelles, de Verviers, de Liége, d'autres encore ont contracté leurs emprunts à des taux en dessous de 4 1/2, 4 1/4, 4 1/15, 4 1/18 etc.

Il est évident que la ville d'Anvers ne va pas faire son emprunt d'aujourd'hui à demain. Il est vrai qu'en ce moment la situation monétaire est quelque peu tendue. Mais vous en connaissez la cause; cette situation est le résultat d'un acte....

Un membre. Irréfléchi.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN.... que je ne me permettrai pas de qualifier, mais dont il faut laisser la responsabilité à celui qui l'a posé. Cette crise cependant n'est pas à redouter. L'emprunt pourra se faire à bref délai. Et si nous n'en fixons pas le chiffre, et s'il n'y a rien de positif encore quant au taux auquel il devra être émis, je crois pouvoir assurer dès à présent qu'il sera fort en dessous de 4 1/2. Nous n'avons pas contracté d'engagements. mais nous avons reçu des avances : on nous a fait entendre que l'on serait disposé à traiter à tel prix et c'est parce que nous avons cette conviction qu'en fesant le prêt à la société nous ne ferons pas une mauvaise affaire, que nous avons agi ainsi.

M. l'Échevin LEFEBVRE, rapporteur. — Voici comment l'emprunt devra se faire, ou, du moins, comment le prêt des obligations devra se faire à la société du Sud. L'ensemble de l'opération comprend d'abord onze millions qui sont à payer. En second lieu, il faut trois millions pour faire tous les travaux de démantèlement, d'égouts etc. Il faut ensuite un million à peu près pour les expropriations et un million pour imprévus. Voilà donc un total de seize millions.

Quant aux onze milions que nous avons à payer à l'État, ils ne doivent être payés qu'en cinq années, ce qui fait deux millions et quelque chose par an.

Maintenant la somme de seize millions qui nous est nécessaire pour faire l'opération, est réductible d'une somme de 2,800,000 fr., à provenir de la revente de 4 hectares de terrains au bassin de batelage et de terrains situés le long des quais de l'Escaut.

Voilà l'énumération de la dépense nécessitée par l'opération.

De cela, il y a à déduire les obligations. Nous créons pour cinq millions d'obligations, aussi bien pour la ville que pour la compagnie. Ces cinq millions sont à déduire, par conséquent, des 13 millions ; reste 8 millions pour les actions privilégiées. Vous voyez donc bien que les 5 millions que nous avons à nous procurer ne doivent pas être fournis dès demain, ni même l'année prochaine.

Nous aurons le temps de choisir le moment opportun pour nous procurer cette somme, Nous attendrons que le taux de l'intérêt soit raisonnable.

M. le BOURGMESTRE. — Présentez-vous un amendement, monsieur Van den Nest?

M. VAN DEN NEST. — Oui, monsieur le Président. Le voici :

« Dans le cas où la ville d'Anvers serait obligée de dépasser le taux de 4 1/2 % pour l'annuité de l'emprunt qu'elle contractera, la société du Sud d'Anvers paiera pour les avances un taux égal à celui de l'emprunt conclu par la ville. »

— Cet amendement est appuyé.

M. l'Échevin LEFEBVRE, rapporteur. — Remarquez que ceci pourrait remettre le tout en question. C'est une question *sine qua non*......

M. GITS. — Pas du tout.

M. l'Échevin LEFEBVRE, rapporteur.— Je tenais à faire cette remarque.

M. le BOURGMESTRE. — Je vais mettre l'amendement aux voix.

— L'amendement est mis aux voix et rejeté par 21 voix contre 3.

Ont voté contre : MM. Ragheno, Robyns, Segers, Segers-Baée, Slaets, Van Delft, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Cuylits, De Beunie, De Winter, Elskamp, Josson, Lefebvre. Markelbach, Nauts, Nyssens, de Wael.

Ont voté pour : MM. Suremont. Van den Nest, Gits.

Il est procédé au vote, par appel nominal, sur l'ensemble de la convention qui est adoptée à l'unanimité, sauf 2 abstentions, celles de M. Ragheno et de M. Gits.

Ont voté pour : MM. Robyns, Segers, Segers-Baée, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Cuylits, De Beunie, De Winter, Josson, Lefebvre, Markelbach, Nauts, Nyssens, de Wael.

M. le BOURGMESTRE. — Je crois que les motifs d'abstention de MM. Gits et Ragheno sont suffisamment connus pour qu'ils puissent se dispenser de les faire connaître de nouveau.

Allons-nous examiner les statuts?

M. l Echevin VAN DER TAELEN. — Est-il bien nécessaire de prendre immédiatemment connaissance des statuts?

M. l'Echevin LEFEBVRE, rapporteur. — Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'émettre un vote aujourd'hui. Dans une lettre écrite à M. le Bourgmestre, M. Malou déclare lui-même ce qui suit :

« Les modifications aux statuts que nous avons adoptées de commun accord portent évidemment sur les points principaux. Nous en pourrons faire d'autres, soit avant le vote de la Chambre, soit après ce vote. Remarquez, en effet, je vous prie, que le projet de statuts n'est pas soumis à l'adoption de la législature. L'art. 3 du projet de loi est formel. Le Gouvernement peut approuver les statuts *d'après les bases indiquées*.

Ce ne sont, en définitive, que les bases des statuts.

M. GITS. — Du reste, nous les avons examinés en Commission; elles sont conformes à l'ensemble.

M. le BOURGMESTRE. — Je crois que les observations des honorables membres sont fondées. Ce n'est, après tout, qu'un projet sur lequel la législature n'a pas à se prononcer. Il serait donc inutile, je crois, de nous en occuper ce soir.

Quant la société sera constituée, les statuts seront examinés en dernière analyse et approuvés par le Gouvernement.

M. l'Échevin CUYLITS. — Sommes-nous autorisés à les signer?

M. LE BOURGMESTRE. — L'autorisation nous en sera donnée plus tard.

M. DE WINTER. — Avons-nous à les approuver?

M. le BOURGMESTRE. — Nous avons à intervenir dans leur élaboration. C'est le Gouvernement qui approuve.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — La position du Gouvernement est différente de la nôtre.

M. le BOURGMESTRE. — Lisez l'art. 3 du projet de loi.

M. l'Échevin LEFEBVRE, rapporteur. Voici cet article :

« Art. 3. La société qui sera formée à Anvers pour l'exécution de la convention mentionnée à l'art. 1r, n° 2, sera considérée comme une société anonyme commerciale, moyennant l'approbation par le Gouvernement de ses statuts, dont les bases sont indiquées dans le projet ci-joint. »

M. le BOURGMESTRE. — Ce n'est pas le moment de discuter.

M. l'Échevin CUYLITS. — Du moment que le Collège est autorisé à signer les statuts, sauf ratification du Conseil, je n'ai rien à objecter. Mais si nous sommes liés sans cette condition, j'ai quelque chose à y voir, car c'est le Conseil seul qui a le pouvoir d'admettre les statuts.

Ne confondons pas le Gouvernement comme partie contractante et le Gouvernement comme pouvoir public autorisant la ville à contracter. Le Gouvernement, agissant comme partie contractante, agit dans un intérêt personnel, celui du 4 1/2 p. c. qu'il a dans l'opération. Quant à la ville, elle a intérêt à signer les statuts, parce qu'elle a la moitié des actions privilégiées.

Il faut donc que la ville, le Gouvernement et la *Compagnie immobilière* signent les statuts. Quand les statuts seront approuvés, l'autorisation du Gouvernement sera nécessaire pour que la ville puisse les signer. Cela est incontestable. Mais le Collége, pour signer les statuts, a-t-il besoin de l'autorisation du Conseil communal? Je le pense. Je crois que si le Collége signe comme partie contractante et irrévocablement liée, il ne peut le faire sans autorisation du Conseil.

M. L'Échevin VAN DER TAELEN. — C'est une question d'opportunité.

M. l'Échevin CUYLITS. — Si nous subordonnons notre approbation au consentement du Conseil, je n'y vois pas de difficulté. Mais le Collége ne peut dire qu'il approuve dès aujourd'hui comme se portant fort.

M. le BOURGMESTRE. — Certainement non.

M. l'Échevin CUYLITS. — Mais si la signature de la *Compagnie immobilière* est définitive, si la signature du Gouvernement l'est également, le Collége pourra-t-il dire que la sienne ne l'est pas? Cela me paraît inadmissible. Je doute que le Gouvernement et les Chambres consentent à dire : Nous acceptons définitivement, mais vous, vous acceptez pas définitivement.

M. ELSKAMP. — D'après la loi que le Gouvernement propose, il faut que nous soyons d'accord sur les bases des statuts.

M. le BOURGMESTRE. — Je crois qu'il est complétement inutile de nous occuper maintenant des statuts d'une société qui n'est pas même constituée.

M. ELSKAMP. — Il est dit dans la loi que la base des statuts sera acceptée.

M. le BOURGMESTRE. — Il se peut que les statuts soient complétement remaniés.

M. ELSKAMP. — Pas dans leur base.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Quelle est la base des statuts ? C'est le contrat.

M. le BOURGMESTRE. — Ne nous occupons pas des statuts avant la discussion de la Chambre.

M. l'Échevin CUYLITS. — Vous serez obligé, en votre qualité de chef de la commune, de les signer. Les signerez-vous définitivement, oui ou non?

M. le BOURGMESTRE. — Si c'est nécessaire, je reviendrai devant le Conseil.

M. l'Échevin CUYLITS. — Par conséquent, vous ne les signerez que sous approbation du Conseil.

M. le BOURGMESTRE. — C'est certain.

M. l'Échevin CUYLITS. — Mais admettra-t-on cela ?

M. le BOURGMESTRE. — Tout examen, fait ce soir, ne pourrait rien changer à cette situation.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Nous pourrons plus utilement discuter les statuts quand la convention sera approuvée.

M. le Ministre dit que les statuts ne seront pas soumis à l'approbation de la législature. Il ne faut donc pas que nous nous en occupions aujourd'hui. Quand la convention sera approuvée, il sera temps d'examiner les statuts.

M. le BOURGMESTRE. — Il est entendu que l'on s'en occupera ultérieurement.

M. l'Échevin CUYLITS. — J'ai eu tort et mes honorables collègues ont raison. Je viens de revoir les termes de la lettre de M. le Ministre. Je crois donc que cela peut se faire comme on l'a dit.

M. ALLEWAERT. — Oui, les bases sont fixées.

M. DE WINTER. — Le Collége est absolument dans la même situation que le Gouvernement qui accepte les statuts. Ceux-ci doivent être conformes à l'esprit de la convention et du contrat. Le Collége peut s'ssurer de la chose et agir en conséquence.

M. le BOURGMESTRE. — Nous reviendrons devant le Conseil si c'est nécessaire. Il n'y a pas d'autre solution à choisir. Il est donc entendu que nous nous occuperons ultérieurement de cet objet.

—

L'ordre du jour appelle la lecture du rapport sur la *reprise des actions de M. Strousberg dans l'affaire des terrains de la citadelle du Sud.*

M. le BOURGMESTRE. — Le Collége vous propose — et, dans sa conviction, l'intérêt de la ville l'exige, de discuter cette question en séance à huis-clos. Si le Conseil ne partageait pas notre manière de voir sur les raisons qui nous ont engagés à prendre cette détermination, il pourrait décider de reprendre la question en séance publique.

— La proposition du Collége est adoptée.

HUIS-CLOS.

Citadelle du Sud. Reprise des actions de M. Strousberg.

Le Conseil décide de traiter cette affaire en séance publique.

CONSEIL COMMUNAL.

Séance du 4 Avril 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

M. GITS. — Messieurs, lors de la dernière discussion, qui a eu lieu à la Chambre, on a introduit une modification dans le contrat passé entre le Gouvernement et l'Immobilière.

Comme la ville d'Anvers est intéressée pour une certaine part dans cette modification, je prierai le Collége de vouloir nous expliquer en quoi elle consiste au point de vue financier de la ville ?

M. le BOURGMESTRE. — Voici la situation. Le lendemain de la séance de Lundi dernier, dans laquelle s'est produit l'amendement de M. Sainctelette, M. le Ministre des finances nous a envoyé une dépêche, nous priant d'aller le voir le lendemain, afin de nous demander ce que nous pensions de l'amendement dont il s'agit.

Nous nous sommes rendus à Bruxelles, et nous avons déclaré à M. Malou que quant à nous, nous ne voyons aucun inconvénient à nous raillier à l'amendement.

Nous avons déclaré que jamais nous ne nous étions laissé guider par des idées de lucre, et que nous ne nous opposions pas à l'acceptation de cet amendement, mais qu'il fallait d'abord connaître les intentions de l'Immobilière à cet égard.

Le Ministre a parlé de cette affaire au directeur de la compagnie et celle-ci a ensuite réuni son Conseil.

Nous nous sommes mis d'accord et nous n'avons pas trouvé le moindre inconvénient à accepter l'amendement de M. Sainctelette.

Vous savez en quoi consiste cet amendement : la reprise des terrains de batelage, serait payée en espèces sur le produit même des quais du Sud, du batelage et des quais.

UNE VOIX. — Le produit brut.

M. le BOURGMESTRE. — Après défalcation des 50,000 francs, que la ville recevra toujours d'avance, et après défalcation des frais d'administration.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Ce que nous toucherons d'une part nous le payerons d'autre part. Nous sommes intéressés dans les opérations de l'Immoblière. Il y a d'abord 8,000,000 qui produiront des bénéfices : d'autre part, nous sommes associés avec le Gouvernement pour l'exploitation des quais.

Si le Gouvernement paie 3,000,000 pour l'acquisition des terrains, il augmente son apport social par les effets d'une plus forte porportion dans le produit.

Je le repète; ce que nous payons d'une part rentre dans la caisse d'autre part. Anvers est complétement désintéressé dans cette modification.

M. NAUTS. — Je crois que mon honorable ami M. Van der Taelen, a fait une étude consciencieuse du discours de M. Coremans.

Pourrait-il me dire si, lorsque la ville a demandé sa substitution à la *Compagnie immobilière*, dans l'affaire de la Citadelle du Sud, M. Coremans et ses Collègues ont dit qu'il était trop tard ?

Si M. Coremans ne l'a pas dit, il n'a pas non plus soutenu le contraire et partant, n'a pas défendu les intérêts de la ville d'Anvers.

Est-il question de cela dans le discours de M. Coremans? Explique-t-il quelque chose ?

M. l'Echevin VAN DER TAELEN. — Pas du tout. Il n'y fait même pas allusion, il se contente de trouver la convention mauvaise.

Il dit que c'est aux députés d'Anvers et aux membres de la section centrale que nous devons.... (*Interruption*.)

UNE VOIX. — il préconise la nouvelle convention.

M. NAUTS. — Eh bien. Messieurs, en lisant le discours de M. Coremans il semble que la ville d'Anvers lui soit entièrement redevable de la convention. Un parail fardeau me parait trop considérable pour être supporté par les épaules d'un seul homme, quelque puissantes qu'elles soient d'ailleurs.

Le corps électoral, qui va devoir se prononcer prochainement, fera bien, je pense, de renvoyer M. Coremans aux douceurs, de la vie privée.

M. Coremans a besoin de repos, après les éminents services qu'il a rendus à la ville d'Anvers ; il doit être extrêmement fatigué. Je le répète, il y a là un devoir, d'humanité pour le corps électoral.

Les électeurs feront donc bien de choisir un autre député qui ne prendra pas à lui seul une si grande responsabilité et qui ne prétendra pas qu'il est trop tard, alors qu'il est temps encore, pour agir au mieux des intérêts de la ville d'Anvers.

M. ELSKAMP, au nom de la Commission des finances, donne lecture du rapport suivant, daté du 19 Mars 1874 est signé de M. le rapporteur et de MM. Ferd. Van der Taelen, F. Segers et Ed. Van Peborgh :

MESSIEURS,

Le Collége nous a renvoyé pour examen et rapport la convention provisoire conclue entre la Compagnie immobilière de Belgique et le docteur Strousberg, convention qui a pour objet l'achat par ladite Compagnie, en compte commun avec la ville, des actions ordinaires et de jouissance du docteur dans la nouvelle Société anonyme du Sud d'Anvers.

Voici, Messieurs, quelles sont les clauses de ce contrat :

Entre

La Compagnie immobilière de Belgique, société anonyme établie à Bruxelles, ici représentée par son président Monsieur J. Barbanson et son directeur M. V. Limange ; d'une part.

M. le docteur H. Strousberg, entrepreneur de travaux publics demeurant à Berlin, d'autre part.

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1. M. le docteur Strousberg cède à la Compagnie immobilière de Belgique 7290 actions, disons sept mille deux cent nonante actions ordinaires de cinq cents francs chacune et 7290 (sept mille deux cent nonante) actions de jouissance de la Société anonyme du Sud d'Anvers, à prendre parmi les 7890 actions ordinaires et les 7890 actions de jouissance, qui, aux termes de la convention avenue entre l'État et la Compagnie immobilière sous la date du 10 Janvier dernier, reviendront à M. le docteur Strousberg, conformément aux stipulations de l'article 3 de ladite convention et de l'article 21 du projet de statuts arrêté entre le Gouvernement et la Compagnie immobilière.

Art. 2. La cession des titres précités est faite moyennant la somme de trois millions deux cent quatre vingt mille cinq cents francs, laquelle somme sera payée par la Compagnie immobilière à M. le docteur Strousberg dans les huit jours de la constitution de la Société du Sud d'Anvers et au plus tard deux mois après l'approbation par les Chambres de la convention précitée du dix Janvier dernier.

La Compagnie pourra toutefois retenir sur la somme précitée de trois millions deux cent quatre vingt mille cinq cents francs, la somme de quinze cent mille francs en principal, plus les intérêts sur cette somme et les accessoires dus au jour de la liquidation, sur le crédit de quinze cent mille francs ouvert à M. le docteur Strousberg par la Compagnie immobilière de Belgique, suivant acte passé devant Me Rommel, notaire à Bruxelles, le 22 Décembre 1873.

Préalablement au paiement à faire à M. le docteur Strousberg, celui-ci devra justifier de la liberté complète des terrains de la citadelle du Sud à l'exception des inscriptions existant au profit de l'État et au profit de la Compagnie immobilière de Belgique, et notamment fournir la main-levée de la saisie-arrêt signifiée à la Compagnie immobilière par M. Schepeler, banquier à Riga.

Art. 3. Moyennant la cession d'actions qui précède, M. le docteur Strousberg, déclare n'avoir plus aucun droit ni prétention quelconque à faire valoir du chef des terrains de la citadelle du Sud d'Anvers et de la convention qu'il a faite avec l'État le 14 Octobre 1869, renonçant le dit docteur Strousberg à toute réclamation quelconque, soit du chef de conventions passées entre lui et la Compagnie immobilière, soit du chef de conventions passées en son nom par la Compagnie en vertu du mandat qu'il a conféré à cette dernière, ratifiant pour autant que de besoin tout ce qu'elle a pu faire ainsi, et lui reconnaissant toute latitude pour disposer ainsi qu'elle l'entendra des droits appartenant désormais sans réserve à la Compagnie immobilière.

La présente est subordonnée à la ratification par les Chambres de la convention précitée du 10 Janvier dernier.

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile, savoir :

La Compagnie immobilière de Belgique en son siége (actuel lisez) social et M. le docteur Strousberg, 144, rue des Palais, à Schaerbeeck.

Fait en double à Bruxelles, le 14 Mars 1800 soixante-quatorze.

Approuvé l'écriture,
(signé) Dr. Strousberg.

(signé) J. BARBANSON.
(») V. LIMAUGE.

Le remarquable rapport des Commissions réunies, du 14 de ce mois, traitant de la convention additionnelle du 9 courant, vous a expliqué longuement comment la ville a été éconduite dans ses démarches tendant à obtenir la reprise du contrat Strousberg modifié.

Dans la discussion qui a eu lieu à la Chambre, le Gouvernement semblait faire un reproche à l'Administration communale de ce qu'elle n'avait pas cherché à s'entendre avec le docteur Strousberg, si pas pour la reprise totale de sa concession, du moins pour celle de ses actions d'apport dans la nouvelle société à créer.

La ville, écartée complétement de l'opération principale, ne devait évidemment plus s'occuper de la reprise de la faible part de M. Strousberg, part qui ne pouvait lui apporter aucune influence dans la société nouvelle.

L'acquisition des actions Strousberg, dans de pareilles conditions, aurait constitué une pure opération de banque, et ici nous nous trouvons d'accord avec l'honorable Ministre des finances pour dire que la ville n'a pas et ne peut pas avoir le *physique de l'emploi* pour de telles opérations.

Aujourd'hui les circonstances ont heureusement changé du tout au tout et la ville, devenue intéressée dans l'opération au même titre que son associée l'Immobilière, devait chercher à éviter, dans l'intérêt commun, que le docteur Strousberg, désireux avant tout de liquider son opération d'Anvers (ceci est de notoriété publique), ne put faire planer une espèce de discrédit sur l'affaire en mettant ses actions au marché avant qu'un bénéfice quelconque pût être établi.

D'accord avec le Collége, la Compagnie immobilière s'est donc mise en rapport avec le docteur et est parvenue à lui reprendre les 7290 actions ordinaires et de jouissance au taux raisonnable de 90 pour cent.

En établissant ce taux, on a tenu compte de la perte éventuelle de deux années d'intérêts.

Le nombre primitif de ces actions était de 7890, mais 600 actions ayant été distraites par M. Strousberg, il n'y aura lieu qu'à la reprise de 7290 actions.

Ce chiffre subira probablement encore une augmentation, de peu d'importance, du reste, par suite des intérêts courants à bonifier au docteur depuis le 31 Janvier jusqu'à la date de la conclusion définitive de la convention.

Vous remarquerez encore, Messieurs, que le fait d'avoir pu réunir dans les mêmes mains les actions ordinaires et les privilégiées, fait disparaître le caractère d'infériorité dont les premières semblaient frappées.

Nous n'hésitons pas un instant, Messieurs, à vous proposer l'approbation pleine et entière de ce contrat, d'abord pour le motif que nous énoncions plus haut, et au surplus. parce que l'achat de ces actions a pu se faire à des conditions avantageuses.

Nous devons ajouter, Messieurs, que le mobile d'intérêt n'a pas seul fait agir l'immobilière et le Collége dans la conclusion de ce contrat. Un sentiment d'équité que vous apprécierez comme eux, nous en sommes convaincus, les a guidés également.

En effet. M. Strousberg, seul *actionnaire ordinaire*, se trouvait placé vis-à-vis de ses co-associés dans une position d'inégalité. Cette inégalité se trouve redressée et diparaît complétement par le contrat qui vous est soumis, à la satisfaction de tous les intéressés.

Votre Commission des finances croit donc, Messieurs, pouvoir vous engager à donner votre approbation au contrat signé provisoirement par la Compagnie immobilière et le docteur Strousberg et auquel votre Collége des Bourgmestre et Échevins a adhéré.

— Les conclusions du rapport sont mises aux voix et adoptées par 24 voix contre 1 abstention celle de M. Cuylits).

M. l'Échevin CUYLITS. — Messieurs, lorsque cette question fut soulevée au sein du Collége, je me suis opposé à la reprise dont il s'agit, parce que je ne trouvais nullement qu'elle fût en rapport avec les intérêts de la ville d'Anvers. Je ne trouvais pas que la ville d'Anvers eût la moindre obligation vis-à-vis du docteur Strousberg.

Je ne pouvais donc pas accueillir cette convention, et aujourd'hui, qu'elle est soumise au Conseil, je ne puis l'approuver davantage.

Mais la majorité du Collége ayant non-seulement accepté la convention, mais l'ayant proposée et la *Compagnie immobilière* ayant accepté sans aucune restriction, il eut été injuste de ne pas ratifier une convention faite sur une demande de la majorité du Collége. Je ne pouvais donc pas voter contre.

Séance du 23 Avril 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Rapport sur le projet des Statuts définitifs de la Société Anonyme du Sud d'Anvers.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN, au nom de la Commission des finances, donne lecture du rapport suivant, daté du 23 avril 1874 et signé de M. le rapporteur et de MM. F. Segers, Ed. Van Peborgh et L. Elskamp :

MESSIEURS,

Le Collége nous a renvoyé, pour examen et rapport, le projet des statuts définitifs de la société anonyme du Sud d'Anvers.

Ce document, élaboré par le Collége et la Compagnie immobilière de Belgique, a été reconnu par votre Commission des finances comme étant en parfaite harmonie avec l'esprit et le texte de la convention du 12 Mars dernier.

L'examen minutieux qui en avait été fait par le Collége a considérablement facilité notre tâche et nous pensons pouvoir nous borner à rencontrer les quelques modifications essentielles introduites au projet primitif (voir *Bulletin communal*, page 415) auxquelles votre Commission donne son entière approbation.

Elles se résument comme suit :

Art. 7. — Les actions privilégiées primitivement au nombre de 33,110 et celles ordinaires de 16,890 ont été réduites et augmentées respectivement à 33,034 et 16,966 par suite du supplément d'intérêts à bonifier à M. Strousberg.

Les intérêts ainsi calculés supposent la création de la société à la date du 30 courant. — Si elle l'était à une autre date, nous règlerions en numéraire la différence en plus ou en moins.

Art. 11. — A cet article il a été ajouté :

Le conseil d'administration peut, par décision spéciale, autoriser des versements anticipés sur les actions.

Il détermine les conditions de ses versements.

Art. 13. — Le paragraphe relatif aux actions au porteur pour des titres libérés seulement jusqu'à concurrence de 350 fr. est supprimé.

Art. 15. — Il a été stipulé que les souscripteurs d'actions sont responsables du montant total de leurs actions; la cession des actions ne peut les affranchir de contribuer aux dettes antérieures à la publication opérée en conformité du dernier paragraphe de l'art. 64.

L'ancien propriétaire a un recours solidaire contre celui à qui il a cédé son titre et contre les cessionnaires ultérieurs.

Art. 17. — Le 1r § de cet article ainsi conçu est supprimé :

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

Art. 26. — Le nombre d'actions à déposer par chaque administrateur a été fixé de 50 à 100 et ce en conformité de l'art. 48 de la loi du 18 Mai 1873, qui exige que le dépôt représente 1/50 du capital social.

En outre il a été stipulé que si les actions n'appartiennent pas à l'administrateur dont elles garantissent la gestion, le nom du propriétaire doit être indiqué lors du dépôt; il en est donné connaissance à l'assemblée générale.

Art. 31. — Le conseil est également autorisé à faire les prêts avec ou sans hypothèques et la cession des créances résultant de ces prêts ou de la revente d'immeubles appartenant à la société.

Art. 48. Les sommes à prélever annuellement pour être appliquées à l'amortissement des actions privilégiées et des actions ordinaires, ne le seront que sur les BÉNÉFICES de réalisation et autres.

Art. 62. — Le prélèvement sur les bénéfices pour être affecté au fonds de réserve ne pourra être inférieur à 1/20 d'iceux. — Ce minimum était fixé à 10 %.

Enfin les 2 % attribués par le même article au directeur, seront mis à la disposition du conseil d'administration pour rémunérer le personnel.

Votre Commission, approuvant l'ensemble des statuts, à l'honneur de vous prier d'y donner votre adhésion et d'autoriser le Collège à les signer au nom de la ville.

M. le BOURGMESTRE. — Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. l'Échevin VAN DER TAELEN, rapporteur. — Un mot d'explication suffira.

Toutes les modifications ou presque toutes les modifications qui ont été apportées aux statuts sont la conséquence de l'amendement présenté par M. Demeur à la Chambre des représentants, pour faire entrer ces statuts dans les limites de la nouvelle loi.

M. VAN DEN NEST. — Auriez-vous l'obligeance de relire les modifications à l'art. 62?

M. l'Échevin VAN DER TAELEN, rapporteur.— Satisfait à cette demande et ajoute :

Primitivement on disait que l'on aurait prélevé 5 p. c. pour les intérêts des actions privilégiées, 5 p. c. pour les actions ordinaires et 10 p. c. pour la réserve. D'après le nouvel article, on prélève 5 p. c., pour la réserve, 5 p. c. pour les actions privilégiées et 5 p. c. pour les actions ordinaires.

M. l'Échevin CUYLITS. — C'est un déplacement de numéros, pas autre chose.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN, rapporteur. — 2 p. c., au lieu d'être accordés au directeur, comme cela était primitivement stipulé, seront mis à la disposition du conseil d'administration pour rémunérer le personnel.

— Les conclusions de la Commission sont adoptées par appel nominal.

Votants (25) : MM. Nauts, Nyssens, Pulinckx, Ragheno, Robyns, Segers, Segers-Baée, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Bex, Claeys, Cuylits, De Beunie, De Winter, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Markelbach, de Wael.

CONSEIL COMMUNAL.

Séance du 13 Mai 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

HUIS-CLOS

Société Anonyme du Sud d'Anvers. — Choix des mandataires de la ville.

Le Conseil fait choix des mandataires ci-après désignés pour représenter la ville auprès de la *Société du Sud d'Anvers :*

Administration :

MM. Victor Pecher,
Guillaume Dhanis,
Charles Servais.

Commissaires :

MM. Constant Biart,
Jean Groetaers,
Jean Florus.

Séance du 6 Juin 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Citadelle du Sud. — Convention additionnelle du 14 Mars. — Bassin de Batelage.

M. le BOURGMESTRE. Messieurs, voici l'objet de la convocation que nous avons pris la liberté de vous adresser.

L'article 3 de la convention additionnelle du 14 Mars 1874 dit ce qui suit :

« Pendant les trois mois qui suivront l'approbation par les Chambres des contrats des 10 et 16 Janvier, la ville d'Anvers pourra, à son choix, ou réclamer que l'État construise également le bassin du batelage, ou déclarer qu'elle le construira à ses frais et en payera le terrain (surface d'eau).

» Dans le premier cas, le bassin du batelage et les quais qui l'entoureront seront aussi placés sous le régime de la convention du 16 Janvier.

» Dans le second cas, la ville percevra à son profit exclusif les droits et revenus provenant de ce bassin et des quais dont il sera bordé. »

Les différentes conventions qui ont été passées entre le Gouvernement et la ville et entre le Gouvernement, la *Compagnie immobilière* et le docteur Strousberg ayant été sanctionnées le 17 Avril 1874, c'est donc, à la rigueur, le 17 du mois de Juillet que vous auriez à vous prononcer sur la question de savoir si la construction du bassin de batelage se fera à nos frais ou par les soins du Gouvernement.

Mais les Commissions compétentes, ayant étudié la question, vous demandent de vous prononcer aujourd'hui même et je prierai tout à l'heure M. Van der Taelen de vous donner communication du rapport. Voici pourquoi :

Nous avons encore à régler avec le Gouvernement deux ou trois autres questions. Toutes ces questions sont élucidées. Nous comptons nous rendre la semaine prochaine à Bruxelles, afin de leur donner une solution définitive. Or, comme il est désirable que tout soit définitivement sanc-

tionné et arrêté, nous vous demandons d'écouter aujourd'hui le rapport de M. l'Échevin Van der Taelen sur cette question.

M. Van der Taelen a la parole.

M. l'Échevin VAN DER TAELEN. — Les commissions réunies du commerce et des finances m'ont chargé de faire verbalement un rapport très-bref, très-succinct sur cette question qui a provoqué une décision unanime en ce qui concerne l'option qui nous est laissée par le contrat dont M. le Bourgmestre vient de vous lire un des articles.

Nul de vous n'ignore que le bassin du batelage sera, dans les participations qui sont établies entre le Gouvernement et la ville, la partie la moins lucrative de cette exploitation. Pour vous en donner une preuve peut-être surabondante, je pourrais établir qu'en 1871, l'année pendant laquelle le mouvement du batelage a été considérable, encore à cause des événements de guerre, les droits de navigation prélevés ne se sont montés qu'à 31,193 fr.

En 1872 le produit était de 31,776 fr.

Ce sont les bateaux qui aujourd'hui déchargent dans les canaux et hors des établissements maritimes communaux, qui seront appelés à se rendre dans le bassin du batelage, notamment les bateaux qui transportent des matériaux, des briques, etc.

Vos Commissions vous prient, Messieurs, de vouloir donner votre approbation à la proposition qu'elles ont l'honneur de vous faire et de laisser la construction du bassin du batelage à la charge du Gouvernement, aux mêmes conditions que celles qui ont été stipulées pour l'exploitation des quais.

M. l'Échevin LEFEBVRE. — Messieurs, après les renseignements que M. l'Échevin Van der Taelen vient de vous donner, je ne pense pas que le moindre doute puisse subsister dans votre esprit quant à la décision que vous avez à prendre.

M. Van der Taelen vous a dit que, dans le courant de l'année 1871, la recette des canaux a produit 31,000 et des francs et qu'en 1872 elle a n'a pas excédé ce chiffre.

Or, remarquez, Messieurs, qu'il y aura à établir au bassin du batelage une étendue de 16 à 1700 mètres de quais et qu'il faudra, en outre, construire une écluse à l'Escaut. Les dépenses pourraient donc bien s'élever à 4 ou 5 millions. Il y a, conséquemment, à prévoir, d'une part, une dépense de plusieurs millions et, d'autre part, une recette ne s'élevant qu'à 31,000 fr. environ.

Je crois qu'en présence de ces chiffres, le doute n'est pas permis et que le Conseil sera unamine pour se rallier à la proposition des Commissions du commerce et des finances.

— Les conclusions des Commissions, tendant à abandonner à l'État la construction du bassin du batelage, sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité des 24 membres présents.

Votants: MM. Markelbach, Pulinckx, Claeys, Veders, Ragheno, Cuylits, Van der Taelen, Lefebvre, Van den Nest, Elskamp, Nyssens, Bex, Josson, Van Peborgh, Gits, Van Delft, Slaets, Segers, Nauts, De Winter, De Beunie, Segers-Baée, Suremont, de Wael.

Séance du 7 Novembre 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Citadelle du Sud. — Transformation. — Plan de la Société anonyme du Sud d'Anvers. — Rapport.

M. GITS, au nom des Commissions des travaux, de la voirie et du commerce, donne lecture du rapport suivant, daté du 29 Octobre 1874 et signé de M. le rapporteur et de MM. Lefebvre, Ferd. Van der Taelen, Emile Van Delft, I. Segers-Baée, Ed. Pulinckx, T. F. Markelbach, J. Josson, F. Bex, Max. Suremont, docteur Slaets, Ad. Nyssens :

MESSIEURS,

La ville d'Anvers fut témoin, il y a quelques semaines, d'un évènement considérable, longtemps attendu par sa population, et qui marquera dans nos annales comme l'un des faits les plus importants de notre histoire communale.

Le 17 Août dernier, en présence de LL. MM. le Roi et la Reine et de la Princesse Louise, fut pratiquée la première brèche dans les vieux remparts de la citadelle espagnole. Ce dernier reste d'une domination exécrée va donc, après trois siècles, céder la place à un quartier nouveau, d'une immense étendue et remarquablement situé le long de notre fleuve.

Grâce à la convention du 12 Mars dernier, conclue par le Collége échevinal avec la Compagnie immobilière de Belgique, et approuvée par le Conseil dans sa séance du 23 du même mois, cette importante transformation ne se fera pas sans le concours de la commune.

Au lieu de se trouver, comme naguère, en présence d'une société exploitant les terrains pour son compte exclusif, et encaissant seule de plantureux bénéfices, notre ville se trouve cette fois intéressée pour moitié dans une opération qui, elle aussi, ne peut manquer de donner d'excellents résultats.

Notre prospérité toujours croissante, les travaux maritimes projetés et qui feront de notre port l'un des meilleurs du continent, tout fait présager que les nouveaux terrains mis à la disposition du public se couvriront promptement de constructions de toute nature.

C'est donc à juste titre que la population se préoccupe avec tant d'intérêt de l'appropriation des terrains du Sud, et l'Administration communale ne saurait, à son tour, apporter une attention trop scrupuleuse à l'étude de cette importante question.

C'est ce que le Collége échevinal et vos Commissions ont compris, Messieurs, en ne précipitant pas leur décision, et en permettant d'abord au public, qui est notre juge, d'examiner et de comparer les divers plans qui se sont produits.

Aujourd'hui cependant, le moment vous paraît venu de saisir le Conseil du résultat de nos études; nous voyons, en effet, disparaître rapidement les remparts de la citadelle, et celle-ci ne sera bientôt plus qu'une immense plaine qu'il importe de ne pas laisser stérile.

D'honorables concitoyens, se plaçant à un autre point de vue, ont cru cependant devoir adresser au Conseil communal une requête tendant à voir ajourner l'adoption d'un plan d'appropriation, jusqu'à ce que la question du pont sur l'Escaut ait été résolue.

Tout en rendant hommage au sentiment de prudence qui a dicté cette requête, nous croyons que ses auteurs se sont mépris sur la connexité des deux grands travaux dont ils parlent. A notre avis, la question du pont n'est pas à ce point liée à celle de la création du quartier du Sud, et celui-ci doit s'établir, que l'on décide ou non la construction du pont.

Il n'est pas possible de prévoir aujourd'hui quand l'étude de ce grand travail pourra être terminée; accéder à la demande des pétitionnaires, ce serait donc ajourner pour un temps assez long la mise en valeur des terrains de la citadelle, et engager d'une manière fâcheuse les finances communales.

Au surplus, la société intéressée s'opposerait à bon droit à un semblable ajournement, auquel le Gouvernement lui-même ne pourrait consentir, en présence de la loi du 17 Avril 1874. En appuyant la proposition de la société *Voor haven- en scheepvaartbelangen*, le Conseil courrait donc au devant d'un échec certain et créerait vraisemblablement entre la *Société anonyme du Sud* et l'Administration communale un conflit qui aurait les conséquences les les plus sérieuses.

Nous sommes persuadés que les pétitionnaires reconnaîtront, après un nouvel examen, le bien fondé des considérations qui empêchent vos Commissions de se rallier à leur demande.

Quant à la question si capitale du pont sur l'Escaut, la ville n'entend rien préjuger et la situation reste absolument la même qu'il y a quelques mois.

Les rapports présentés au Conseil sur cet objet, de même que les discussions consignées au *Bulletin communal* restent entiers; aucun projet quelconque n'ayant été jusqu'ici soumis à l'appréciation de l'Administration communale, nous ne pouvons, Messieurs, que nous borner à nous référer à nos déclarations antérieures.

Nous abordons maintenant à la question qui fait l'objet de ce rapport : il est à votre connaissance, Messieurs, que lors de la présentation, aux Chambres législatives, de la convention du 18 Janvier, M. le Ministre des finances fit distribuer, comme annexe, un projet d'appropriation des terrains du Sud. Ce projet, conçu évidemment à la hâte, ne rencontra aucune sympathie et son exécution fut de prime-abord jugée impraticable.

En présence d'un plan aussi défectueux, le Collége échevinal jugea utile de prier M. Van Bever de s'occuper de l'étude de la question. M. l'ingénieur de la ville accéda à ce désir et, le 23 Avril, il adressa au Collége un projet auquel il apporta plus tard quelques modifications.

Dans ce plan, la position du bassin de batelage est complétement changée. La nouvelle direction, parallèle au fleuve, nous paraît en tous points préférable à celle du plan primitif, et nous ne saurions assez insister pour que le Gouvernement s'y rallie.

M. l'ingénieur trace, dans son projet, de grandes lignes de communication qui faisaient complétement défaut dans le plan annexé à la convention, et que nous voyons plus tard reproduites avec quelques variantes dans presque tous les projets qui ont vu le jour après le sien.

Il est donc juste de constater à cette place que M. l'ingénieur de la ville a, le premier, indiqué la voie qui doit conduire à l'élaboration du plan d'ensemble praticable.

Depuis lors, l'Administration communale a été saisie de plusieurs projets émanant de l'initiative privée; le Conseil se joindra à nous pour remercier collectivement leurs auteurs que nous citons par ordre alphabétique; ce sont :

MM. Breuer, M. (13 Juillet à 4 Sept. — 6 projets; (1)
Buisseret, J. C. (26 Mai);
De Vooght, F. (30 Mars);
Joossens, C. F. (26 Février);
Leysen, Théodore (1r Mai);
Looymans, M. (17 Octobre);
Rogmans, P. F. (11 Mai, 4 Juin, 30 Août 3 plans);
Van Marsenille, C. L. (14 Avril et 8 Juillet — 2 plans);
Van Mierlo, G. (5 Juillet);
Vos, A. (25 Septembre);

Parmi ces plans, il en est qui révèlent une étude sérieuse de la question et qui renferment d'excellentes idées; le public qui a été mis à même de les examiner, n'a pas manqué de rendre justice à ceux qui les ont conçus.

Nous voudrions, dans ce travail, nous étendre sur ceux de ces projets qui nous ont paru le plus digne d'attention, mais cette étude fort longue ne peut aboutir à aucun résultat. En effet, Messieurs, la convention du 10 Janvier (art. 4 § 4) conclue en dehors de l'action communale, stipule d'une manière absolue le rôle à suivre par l'Administration. D'après cette convention, celle-ci doit se borner à émettre son avis sur le plan élaboré par les acquéreurs des terrains et transmis officiellement à la ville par le Gouvernement; la Députation permanente sera également entendue, après quoi le Roi statuera souverainement. Telle est, Messieurs, la mission restreinte que la loi trace au Conseil communal.

Dans ces limites, vos Commissions ont entrepris l'examen approfondi du plan *officiel* adressé au Collége par M. le Ministre des travaux publics, sous la date du 6 Août dernier. Nous avons tout d'abord rencontré dans ce plan plusieurs des dispositions heureuses que nous avions déjà remarquées dans d'autres projets, notamment l'emplacement du bassin de batelage parallèment au fleuve. Nous avons retrouvé également plusieurs grandes lignes de communication qui doivent donner au nouveau quartier l'aspect grandiose qui manque à la vieille cité anversoise.

Nous citerons entr'autres :

Le prolongement du grand boulevard de 60 mètres de large, depuis l'avenue de l'Industrie jusqu'à la nouvelle station du Sud;

Une grande artère de 20 mètres de large (que nous désirons voir porter à 25 mètres), se dirigeant de la ruelle du Livre vers la gare, en passant devant un square, et suivant une direction parallèle au bassin de batelage;

Une voie parallèle à la précédente et au-delà du square;

Une autre rue de 20 mètres mettant en communication le boulevard central, près du palais de justice, avec le bassin de batelage et le quai à l'Escaut;

Deux artères principales dont l'une conduit en ligne droite de la rue des petits-Coqs au bassin de batelage, et l'autre, de l'avenue Marckgrave à la nouvelle station;

Une rue longeant la gare, mais dont la largeur nous paraît insuffisante, ainsi que nous le dirons plus loin;

Enfin une rue de 18 mètres mettra en communication

(1) M. Breuer a depuis envoyé un 7e projet, par sa lettre du 29 Octobre.

la rue Terninck avec le bassin de batelage et les quais, en passant par le square, et une autre rue partira de celle du Couvent pour aboutir au boulevard prolongé.

Malgré ces nombreuses voies de communication, ce qui nous frappe dans le plan que nous analysons, c'est la profondeur exagérée d'un grand nombre de lots ; il en est, en effet, qui ont jusqu'à 140 mètres. La conséquence de cette subdivision défectueuse est, ou bien que les parcelles à vendre reviendront à un prix trop élevé qui en rendra le placement lent et difficile, ou bien que les détenteurs seront obligés de consentir à des sacrifices onéreux. L'une et l'autre de ces éventualités sont également regrettables et il importe de les prévenir.

Tout en conservant au plan les dispositions générales qui nous paraissent bien conçues, nous jugeons indispensable de tracer un plus grand nombre de rues, de manière à faciliter les communications et à permettre un lotissement mieux approprié aux besoins du public.

Nous recommanderons entr'autres, la création d'une artère de 18 ou 20 mètres, partant de la rue du Couvent vers le côté Nord du bassin de batelage ; ainsi que d'une autre voie de même largeur, allant de la ruelle du Livre pour aboutir au grand boulevard. La première de ces voies mettrait à front de rue, un magnifique bâtiment situé dans l'intérieur de l'arsenal et que l'on appelle « l'atelier des peintres. » Cette construction fort solide et parfaitement conservée, pourra servir d'entrepôt ou de magasin. Les deux communications dont il vient d'être parlé amélioreront sensiblement à notre avis le plan qui nous est soumis par la Société du Sud.

Le quartier maritime demande également à être plus morcelé ; là aussi les ilots sont trop profonds. Il importe surtout de couper les lots de cette zône, sur toute leur étendue, par une rue de 14 ou 15 mètres de largeur, partant de la première des voies nouvelles que nous avons préconisées au paragraphe précédent et aboutissant à l'extrêmité de ce quartier, près de la gare.

Nous devons insister également, et d'une manière toute spéciale, pour qu'aucune des voies de ce quartier n'ait une largeur moindre de 14 mètres : nous ne pouvons donc donner notre approbation à des rues de 12 et 10 mètres. Cette dernière dimension est, au surplus, contraire aux réglements communaux.

Les quais du bassin de batelage et du bassin-sas ne figurent que pour une largeur de 30 mètres ; cette dimension est évidemment insuffisante et donnerait lieu à un encombrement continuel. Vos commissions insistent tout particulièrement, Messieurs, pour que ces quais reçoivent une largeur *minima* de 35 mètres. La *Société du Sud* reconnaîtra aisément, nous en sommes convaincus, le bien-fondé de cette modification.

Nous avons déjà dit que nous désirons voir porter à 25 mètres, la grande voie partant de la ruelle du Livre et traversant tout le quartier parallèlement au bassin de batelage; la rue longeant la gare est également trop étroite : nous estimons qu'il importe de la porter à 20 mètres. Comme compensation on pourrait rétrécir la rue parallèle et la réduire de 20 à 15 mètres.

D'autres modifications, moins importantes, et qui pour la plupart résultent de celles que nous venons d'indiquer nous paraissent devoir compléter l'amélioration du plan. Comme il serait difficile de les spécifier toutes dans ce rapport, nons les avons fait figurer sur un croquis qui est joint à ce document et dont vous avez pu prendre connaissance, Messieurs, au secrétariat de l'hôtel de ville ; ce croquis sera transmis au Gouvernement en même temps que votre décision.

Les excellents rapports qui unissent le conseil d'administration de la Société anonyme du Sud et la ville, assurent, nous en sommes certains, le meilleur accueil aux observations que nous présentons ici dans l'intérêt commun. En effet, Messieurs, nous avons la conviction que toutes les modifications proposées et qui exigeront un sacrifice d'environ 3 hectares de terrains, tourneront, en définitive, à l'avantage de la partie financière de l'opération. Mieux les voies de communication seront combinées, plus elles seront larges et nombreuses, plus facilement aussi les terrains trouveront acquéreurs et plus élevés seront les prix de vente : le sacrifice n'est donc qu'apparent.

Il nous reste, Messieurs, à passer en revue, les diverses installations d'utilité publique ou d'agrément qui donneront au nouveau quartier du Sud le mouvement et la vie.

Nous placerons en première ligne les NOUVEAUX QUAIS LE LONG DE L'ESCAUT, dont la construction incombe à l'État ; ces quais s'avanceront dans le fleuve à une assez grande distance et conformément au plan qui sera adopté par la commission *ad hoc*. Le terre-plein aura une largeur de 60 mètres, qui est celle que le Conseil a préconisée pour les nouveaux quais devant la ville; les quais du Sud pourront donc recevoir toutes les installations nécessaires au déchargement des plus grands steamers.

Vient ensuite la NOUVELLE STATION DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES dont l'établissement incombe également à l'État. Cette vaste gare qui sera située à l'extrêmité Sud des terrains de la citadelle, aura une superficie de plus de 13 hectares. Elle sera établie en majeure partie sur des terrains à exproprier ou à acquérir à l'amiable par la *Société anonyme du Sud* ; parmi ces terrains figure une grande partie du bassin de natation qui appartient à la ville et qui devra disparaître.

Devant l'entrée principale de la station, s'étendra une vaste place publique communiquant directement avec le grand boulevard de 60 mètres ; cette disposition produira un effet des plus grandioses.

Le développement de la station nouvelle sera de près d'un kilomètre ; elle séparera ainsi du reste de la ville, toute la partie *intra-muros* de l'ancien Kiel. Il en résulte que la route de Boom, pour contourner la gare, devrait être détournée à une grande distance ; le trafic y étant considérable, l'inconvénient serait des plus sérieux.

Il convient donc d'appeler sur ce point toute l'attention de M. le Ministre des travaux publics, afin qu'il fasse établir les plans de manière à ménager plusieurs communications *directes* vers les quartiers situés au delà de la station et notamment vers la route de Boom. Nous espérons, en outre, que les dispositions seront prises *dès le principe* pour éviter les passages à niveau qui présentent des dangers permanents.

La ville d'Anvers, conservant au delà de la station des terrains d'une assez grande étendue et pouvant être uti-

lisés dans l'intérêt du négoce, nous aimons à croire que nos recommandations seront prises en sérieuse considération par le Gouvernement.

LE BASSIN DE BATELAGE, tel qu'il est figuré au plan, est divisé en 3 parties séparées par des ponts et ayant une longueur totale de 750 mètres ; il est précédé d'un bassinsas d'une longueur de 110 mètres, et dont les quais seront également utilisables. Le développement total des quais est ainsi porté à 2060 mètres, chiffre qui nous paraît donner satisfaction à tous les besoins.

Comme point central, le plan de la société du Sud projette l'établissement d'un square de plus d'un hectare et demi de superficie.

Vos Commissions approuvent l'emplacement choisi et qui leur paraît préférable à ceux indiqués par d'autres plans; seulement, dans le but d'amener aux abords du square le plus de mouvement possible, nous préconisons la création au côté Ouest, d'une grande place publique se confondant avec l'artère principale de 25 mètres dont il a déjà été question ; toutes les futures lignes de tramway viendraient aboutir à cette place, et le square deviendrait aussi un véritable centre d'activité. Ainsi tomberaient les objections auxquelles donne souvent lieu la création de cette sorte de jardins publics.

Les HALLES PUBLIQUES se trouvent placées presqu'en face de la rue des Béguines ; le lot réservé dans ce but ne nous paraît avoir ni la dimension ni la forme convenable. Nous sommes d'avis, au surplus, qu'il convient de placer les halles le plus près possible du quartier St-André, parce qu'elles sont destinées surtout à alimenter ce centre populeux; partant de ce principe, nous proposons d'établir les halles dans l'un des lots nouveaux faisant face à la ruelle du Livre et donnant sur la grande artère dont nous avons demandé l'ouverture en cet endroit. Les halles seraient ainsi en communication directe avec le grand boulevard, et pour faciliter les dégagements, il serait utile de créer devant l'une des façades une petite place publique.

Le plan indique également, au Nord du bassin de batelage, des LAVOIRS ET BAINS PUBLICS; mais cet emplacement ne pourra être maintenu en présence des modifications que nous recommandons d'introduire dans la partie des terrains compris entre le bassin de batelage et la rue du Couvent. Nous engageons donc la société à faire choix d'un autre lot pour la création de cet utile établissement qui, placé à proximité du quartier St-André et du quartier maritime, est appelé à rendre les plus grands services à la classe ouvrière.

Enfin, l'emplacement d'une ÉGLISE est indiqué dans la partie Sud-Est du quartier nouveau; nous croyons que c'est là, en effet, que ce monument sera le mieux situé, parce qu'il s'y éloigne le plus des autres églises paroissiales. Quoiqu'il en soit, l'emplacement définitif pourra être désigné plus tard, de commun accord entre les diverses autorités compétentes.

CONCLUSIONS.

Pour nous résumer, Messieurs, vos Commissions concluent à l'unanimité à prier le Gouvernement de renvoyer à la *Société anonyme du Sud d'Anvers* le plan d'appropriation que nous venons d'analyser, et à engager cette société à faire parvenir au Gouvernement un nouveau plan modifié d'après les observations formulées dans ce rapport.

M. l'Échevin LEFEBVRE. Messieurs, comme nous venons de l'entendre, le travail de l'honorable rapporteur est complet et il me serait peut-être difficile d'y ajouter un mot. Je crois cependant devoir encore rendre hommage à l'empressement des personnes qui ont bien voulu s'occuper de l'étude de la question et communiquer au Conseil le fruit de leurs études.

Quand on apprécie la distance qui sépare la valeur du du plan qui fut annexé sous le littéra B à la convention du 10 Janvier de celle de tous les autres projets qui ont paru depuis, on reconnaît, Messieurs, que de grands progrès ont été accomplis dans cette étude.

Le travail de vos Commissions a été singulièrement facilité par les communications qui leur ont été faites. En effet, chaque projet a fait l'objet d'une étude sérieuse dans le sein de ces Commissions et dans chacun d'eux nous avons rencontré quelques heureuses dispositions.

C'est ainsi que, notre examen terminé, nous avons pu apporter au plan de la *Société du Sud d'Anvers* toutes les modifications dont nous l'avons cru susceptible et dont le rapport nous donne le détail résumé.

Les grandes lignes du projet ont été étendues. Je citerai, par exemple, la grande artère qui doit relier la rue des Béguines et la rue Terninck à la chaussée de Boom.

Le dispositif des rues en face des deux ponts du bassin de batelage a été amélioré. Le lotissement surtout a fait l'objet de nos constantes préoccupations.

En somme, les changements que nous réclamons donneront lieu à une plus grande dépense de voirie, à une revente moins grande de terrains, mais à une recette incontestablement plus considérable, par le fait qu'un plus grand nombre de terrains vont venir à front de rue.

Les Commissions n'ont pas cru devoir s'occuper, à propos du plan de la *Société du Sud d'Anvers*, de certaines grandes artères dans la 8e section, quartier de Saint-Laurent.

Le plan du Sud modifié tel qu'il vient de vous être présenté, n'exclut nullement la création de ces grandes artères. Cependant il ne faut pas demander, je crois, que la ville s'en charge. La section du quartier de Saint-Laurent renferme de vastes terrains, comprenant de grands carrés. Il sera de l'intérêt de leur propriétaires de s'entendre pour y établir de beaux boulevards, comme ceux que nous avons vus dont je serai le premier à préconiser la la création, aussi bien dans l'intérêt des bonnes communications entre le nouveau quartier Sud et la 8e section, qu'au point de vue des beaux revenus à recueillir par les propriétaires de ces terrains.

La ville favorisera, dans la mesure du possible, de semblables entreprises.

Si le silence ne m'était pas imposé, je pourrais vous entretenir d'un projet qui existe et qui, s'il s'exécute, doit réunir certaines parties du quartier de la 8e section. Nous n'avons donc pas, pour le moment, besoin de nous en préoccuper et l'on ne peut faire un reproche au plan de la *Société du Sud* de ne rien mentionner à cet égard.

Le rapport s'explique longuement sur la proposition émanant de la société *Voor haven- en scheepvaartbelangen*, qui demande de surseoir à l'adoption d'un plan quelconque d'appropriation des terrains du Sud, jusqu'à ce que la

question du pont ait été résolue. Vous savez, Messieurs, que cette question du pont est à l'étude et les intérêts qu'elle soulève sont si considérables que l'on aurait tort de se plaindre si la solution se fait quelque peu attendre.

Quoi qu'il en soit, la question du pont existe de par le fait de la convention du 10 Janvier et la *Société du Sud d'Anvers* a dû en tenir compte, tant au point de vue de la voirie, qu'à celui des intérêts de la compagnie

Il n'appartient donc pas au Conseil communal de considérer le retard qu'éprouve la solution de la question du pont comme un motif pour ajourner l'adoption du plan d'appropriation des terrains de la citadelle. Du reste, la question du pont de l'Escaut devant Anvers n'est pas aussi près d'une solution qu'elle semble l'être.

Tous les spécialistes s'occupent en ce moment de cette grave affaire. Je ne crois pas commettre une indiscrétion en vous parlant aujourd'hui d'un projet qui est parvenu hier au Collège et que celui-ci n'a pas encore eu le temps d'examiner. Il s'agit d'un tunnel à établir sous l'Escaut. Le projet vient d'être présenté par M. Matthyssens. Cet ingénieur, reprenant une idée qu'il a déjà préconisée il y a deux ans, vient de soumettre au Gouvernement le plan d'un tunnel qui serait établi à la hauteur de la citadelle du Sud. Il est évident qu'un pareil travail, s'il était possible, et je suis loin de dire qu'il ne l'est pas, résoudrait la question, en ce sens que le pont deviendrait tout à fait inutile.

Nos concitoyens comprendront que si l'établissement d'un tunnel était admis, le plan d'appropriation aurait à subir certaines modifications. Mais ces modifications nous seraient nécessairement communiquées et le Conseil communal aurait à délibérer à nouveau.

En conséquence, Messieurs, je suis d'avis que nous pouvons passer outre et que les conclusions du rapport, dont l'honorable M. Gits vient de donner lecture, doivent être adoptées.

M. ELSKAMP. — J'ai demandé la parole pour appuyer les conclusions du rapport de M. Gits.

Tout le monde sait que l'on s'occupe même officiellement de la question du tunnel. Cela n'est plus un secret pour personne. Dans ces conditions, nous n'avons qu'à approuver le plan qui nous a été soumis, modifié par les Commissions réunies, en attendant que le Gouvernement nous fasse connaître ses intentions quant à l'établissement du tunnel.

M. GITS, rapporteur. Un partie du public s'imagine que la *Société anonyme du Sud d'Anvers* a fait un second plan d'appropriation....

M. le BOURGMESTRE. — C'est une grave erreur.

M. GITS, rapporteur... — Or, il n'en est rien. On nous demande d'exposer ce second plan ; mais nous ne pouvons exposer ce que nous n'avons pas.

La *Société anonyme du Sud d'Anvers* n'a transmis, par l'entremise du Gouvernement, qu'un seul plan, celui que nous venons d'analyser. Nous avons eu au sujet de ce plan, avec le directeur de la société, des entretiens dans lesquels certaines observations ont été échangées. Mais de là à un second plan, remplaçant le premier, il y a loin.

Il est probable que la *Société anonyme du Sud* s'empressera de faire droit tout au moins à la majeure partie de nos observations et dès lors je crois qu'il conviendra d'exposer le nouveau plan et de faire un rapport complémentaire, après que le public aura été appelé à émettre son opinion par la voie de la presse ou de toute autre façon.

Quant à la réponse que nous devons au Gouvernement qui nous a transmis déjà dès le 6 Août, le plan de la *Société du Sud*, nous ne pouvons évidemment la retarder davantage. Le Gouvernement insiste pour que nous fassions connaître notre opinion.

Nous aurions beau décider l'ajournement de la question, le Gouvernement pourrait nous répondre qu'il passera outre. Il aurait ce droit. Nous avons tardé le plus longtemps possible, afin de permettre au public de dire son avis et aux auteurs de plans d'envoyer leurs projets. Mais enfin il arrive un moment où le Gouvernement demande à être renseigné sur ce que pense le Conseil du plan qui lui est soumis.

Nous croyons, en supposant que la station reste placée où elle est indiquée, que le plan de la *Société du Sud* sera parfaitement convenable, avec les modifications que nous venons de préconiser.

Je suis donc d'avis que le Conseil doit prendre une décision dans la séance de ce jour, afin que le Gouvernement, à son tour, puisse statuer sur cet objet.

M. le BOURGMESTRE. — La première partie des observations de M. Gits est fort bien placée, car, au moment d'entrer en séance, on m'a remis une lettre demandant de la manière la plus pressante que le nouveau plan fût exposé. Si j'avais pu parler à l'auteur de la lettre, je lui aurais dit qu'il demandait une chose impossible : on ne peut exposer ce que l'on n'a pas.

Cela dit, j'ajouterai que, lorsqu'il aura été donné suite aux conclusions des Commissions réunies et que le Gouvernement aura demandé une nouveau plan, conçu soit dans le sens du rapport, soit dans tout autre sens, ce plan sera exposé avec tous les autres projets qui, dans l'intervalle, pourraient nous parvenir. De cette manière, le public pourra se prononcer et faire connaître ses observations.

M. GITS, rapporteur. — Je demanderai, dans cet ordre d'idées, que le plan de M. l'ingénieur Matthyssens soit exposé également.

M. le BOURGMESTRE. — Parfaitement. Nous consulterons à cet égard M. Matthyssens.

— Les conclusions du rapport sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité des 25 membres présents.

Ont pris part au vote : MM. Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Claeys, Cuylits, De Beunie, De Winter, Elskamp, Gits, Lefebvre, Markelbach, Nauts, Nyssens, Pulinckx, Ragheno, Robyns, Segers, Segers-Baée, Slaats, de Wael.

Séance du 23 Février 1875.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Établissements maritimes. — Pont sur l'Escaut. — Observation de M. le conseiller Gits.

M. GITS (motion d'ordre). Messieurs, je demande au Conseil la permission de l'entretenir d'une question qui ne figure pas à l'ordre du jour, mais qui, par son actualité et son importance, me paraît mériter toute votre attention.

Certains journaux de notre ville — les mêmes précisément auxquels mon honorable collègue vient de faire allusion — s'occupent beaucoup, depuis quelques jours, de la question du pont à jeter sur l'Escaut.

Ces organes d'une presse systématiquement hostile, ne trouvaient jadis rien à dire lorsque le Conseil signalait au Gouvernement l'importance de cette grave question au point de vue de la sécurité et de la navigabilité du fleuve.

Aujourd'hui, cette presse est saisie d'une ardeur subite, mais ce n'est que pour insinuer, à la manière de don Basile, que, si le pont se construit, la responsabilité en retombera tout entière sur l'Administration communale.

Eh bien, Messieurs, pour que cette calomnie ne fasse pas son chemin, et qu'il n'en résulte pas une agitation stérile et fatale (nous avons eu jadis la preuve que les agitations peuvent être fatales), je crois bien faire en rétablissant la vérité et en démontrant par des textes officiels quelle est la part de responsabilité du Conseil communal et du Gouvernement, dans cette question.

Et d'abord, où se trouve pour la première fois mentionné à l'improviste, le principe de la construction du pont? Dans une convention particulière conclue entre M. le Ministre des finances et la Société immobilière de Belgique pour la cession des terrains de la citadelle du Sud. L'art. 4 de cette convention dit en effet simplement ceci :

« Art. 4. L'acquéreur proposera, dans les six mois de la » date à laquelle les présentes deviendront définitives un » projet d'ensemble de transformation des constructions » et terrains de la citadelle du Sud.

» Ce projet indiquera le tracé des rues et places à » ouvrir, l'emplacement d'un bassin de batelage de quatre » hectares environ de superficie, *et d'un pont à établir sur* » *l'Escaut à l'extrémité amont des terrains de la citadelle*, » le tracé, depuis la batterie Saint-Michel jusqu'à 200 mètres » environ en amont et au delà du pont, d'un quai à l'Es- » caut bordé de hangars-entrepôts, et enfin l'emplacement » d'une gare de chemin de fer, comprenant 10 hectares de superficie avec ses dépendances. »

Je signalais, Messieurs, cette situation anormale dans la séance du 23 Février 1874 — il y a donc un an, jour pour jour — et je ne puis que répéter ce que je disais alors : « C'est qu'une question aussi importante que celle de la construction d'un pont sur l'Escaut, méritait bien les honneurs d'une loi spéciale qui n'aurait été déposée qu'après une étude sérieuse sur toutes les questions techniques et maritimes qui s'y rattachent. »

Du reste, Messieurs, le rapport présenté par M. l'Échevin Lefebvre, au nom des Commissions réunies, fait toutes ses réserves au sujet de la construction du pont. Permettez-moi de vous en donner lecture :

» Le n° 4 du même article comprend dans le projet » d'ensemble un pont à établir sur l'Escaut, à l'extrémité » amont des terrains de la citadelle.

« *La ville n'a pas été consultée sur la question d'établis-* » *sement de ce pont.* »

Et plus loin :

« L'existence du pont exercera-t-elle, comme quelques- » uns l'appréhendent, une mauvaise influence sur le régime du fleuve?

« Vos Commissions ne sauraient, à cet égard, dans l'état » actuel du problème, garantir ni le pour ni le contre. En » l'absence de tout projet déterminant clairement les con- » ditions d'établissement de cet ouvrage et sans se faire » illusion sur les entraves que tout pont peut apporter à la » libre navigation, elles doivent suspendre leur opinion et » poser formellement leurs réserves jusqu'au jour où des « éléments plus complets nous auront mis à même de » mûrir notre appréciation. Remarquons toutefois que le » Gouvernement a assumé l'obligation de maintenir la » navigabilité de l'Escaut. C'est à la fois son devoir et son » intérêt. Avant d'entrer à ses risques et périls dans la » combinaison dont le pont fait partie intégrante, il a dû » se donner la certitude que le danger d'ensablement » n'existe point. M. le Ministre des finances a, de plus, » déclaré que les ingénieurs les plus compétents, tant du » pays que de l'étranger, seront consultés à cet égard et » que tous perfectionnements de l'art seront mis à profit, » pour que les travaux s'exécutent dans les meilleures » conditions de succès. Il est dès lors prudent de ne rien » préjuger et de laisser la responsabilité de l'œuvre à celui » qui l'a combinée et qui l'exécutera. Il est sage toutefois » de faire nos réserves quant au mode d'exécution des » travaux, quant à la fixation de l'emplacement définitif et » quant à l'exercice plein et entier de tous les droits de la » ville, en matière de voirie, police, délimitation du terri- » toire de juridiction etc. A ces réserves, que la production » des plans permettra seule de préciser davantage, il est » prudent d'ajouter, dès aujourd'hui, le vœu formel qu'en » tout état de cause les mouvements du chemin de fer, » sur le pont, soient toujours subordonnés à ceux de la » navigation, qui peuvent d'autant moins rencontrer dans » le pont un obstacle, que leur durée est en coïncidence » forcée avec les heures de marée, variables de leur » nature. Le service de la navigation doit absolument » primer tout autre.

» L'examen de ces divers points sera ultérieurement » approfondi de nouveau par le Conseil communal, lors- » qu'aux termes du même art. 4, il sera entendu sur le » projet d'ensemble de transformation de la citadelle, y » compris le pont, avant que le Roi ne statue définitive- » ment. »

Les conclusions de ce rapport, amendées par M. l'Échevin Allewaert, étaient « de soumettre au Gouvernement et aux Chambres, par voie de pétition, toutes les critiques et toutes les réserves du Conseil au sujet de la convention du 10 Janvier » et notamment celles dont je viens de vous donner lecture.

Vous vous rappellerez, Messieurs, que j'eusse voulu aller plus loin et demander aux Chambres le rejet pur et simple de la convention.

Ma proposition fut rejetée par 16 voix contre 10; aujourd'hui on cherche à tirer de ce vote la conséquence absurde que le Conseil a admis le principe du pont, tandis qu'il suffit de lire le compte-rendu de la séance pour se convaincre du contraire; tous les orateurs ont fait leurs réserves les plus formelles au sujet du pont; ceux qui ont parlé contre ma proposition ont fait valoir ce seul argument, c'est que le rejet de la convention, nous aurait replacés dans le *statu quo* et aurait ainsi retardé indéfiniment la démolition de la citadelle du Sud.

Ai-je besoin de rappeler, Messieurs, ce qui advint à la suite de ce vote? Vous vous souvenez encore de la lettre de

M. le Ministre des finances dans laquelle il écrivait assez cavalièrement au Collége ; « Comme je ne puis reconnaître » au Conseil ni le droit de protester *contre ce contrat auquel* » *la ville n'est pas intervenue* » (preuve nouvelle que le projet de pont n'a jamais été soumis à l'avis de la ville d'Anvers) « ni de prendre part à une négociation tendante » à la modifier, je vous remercie de l'offre, etc. » En présence de cette fin de non-recevoir, le Conseil s'émut davantage encore et décida de s'adresser aux Chambres pour leur demander de substituer la ville à la Compagnie immobilière pour la reprise des terrains du Sud.

Malgré le fameux *il est trop tard* ! lancé du haut de la tribune nationale par des représentants d'Anvers, la démarche de la ville eut pour résultat la convention additionnelle du 9 Mars avec l'État et celle du 12 Mars avec la Compagnie immobilière de Belgique.

Il est vrai que cette dernière est traitée d'acte de folie par le journal même dont les patrons ne voulaient rien donner à la ville dans l'exploitation des terrains du Sud, sous prétexte « qu'il était trop tard ! » ; je crois que de pareilles turpitudes se passent de réfutation.

Quant à la question du pont, Messieurs, l'intervention de la ville dans l'exploitation des terrains du Sud, n'a en rien modifié la situation ; en nous associant avec la compagnie du Sud pour l'appropriation et la vente des terrains de la citadelle, nous n'avons pas plus qu'auparavant, ni adopté, ni rejeté le principe du pont; nous avons, au contraire, maintenu toutes nos réserves. J'en fournis la preuve officielle; nous disions dans notre rapport du 14 Mars 1874, relatif à la convention additionnelle du 9 :

« Des réserves avaient été faites également au sujet de » la construction du pont, tant au point de vue des » entraves que cet ouvrage créerait éventuellement à la » navigation, que de la perturbation qu'il pourrait apporter dans le régime du fleuve. »

Enfin dans le rapport du 29 Octobre dernier, que j'ai eu l'honneur de présenter au Conseil au sujet de la transformation des terrains du Sud, nous revenions sur le même sujet en ces termes :

« Quant à la question si capitale du pont sur l'Escaut, la » ville n'entend rien préjuger *et la situation reste absolu-* » *ment la même qu'il y a quelques mois.*

« Les rapports présentés au Conseil sur cet objet, de » même que les discussions consignées au *Bulletin com-* » *munal* restent entiers; aucun projet quelconque n'ayant » été jusqu'ici soumis à l'appréciation de l'Administration » communale, nous ne pouvons, Messieurs, que nous » borner à nous référer à nos déclarations antérieures. »

Depuis cette époque a surgi un projet de construction d'un tunnel sous l'Escaut, projet dont notre honorable Échevin M. Lefebvre a entretenu le Conseil, en disant qu'il était loin de le croire irréalisable.

Eh bien, Messieurs, je le demande à tout homme impartial, est-il honnête et loyal de soutenir un seul instant, après ces preuves nombreuses et indéniables, que l'Administration communale ait donné son approbation au pont plutot qu'au tunnel ?

Ce qui est vrai, c'est que nous attendons pour faire l'étude de cette question si compliquée que nous soyons mis à même de le faire à bon escient, car si je ne me trompe pas, aucun document, aucun plan, ne nous ont encore été envoyés par le Gouvernement.

M. le BOURGMESTRE. — Nous n'avons encore rien reçu.

M. GITS. — Je ne me trompais donc pas.

Y aura-t-il un pont ou un tunnel? Le pont est-il possible? Le tunnel l'est-il? Voilà autant de questions que jusqu'ici nous n'avons pas été mis à même d'étudier, et sur lesquelles l'avis du Conseil communal n'a pas été demandé; c'est au Gouvernement, ainsi qu'il s'y est engagé, à nous fournir tous les éléments d'appréciation.

Jusque là personne n'aura le droit de dire que l'Administration communale se soit départie des réserves si catégoriques qu'elle a formulées depuis le jour où la question du pont a été introduite dans un projet de loi.

M. le BOURGMESTRE. — Nous n'avons été saisis de la part du Gouvernement d'aucune espèce de document officiel, en un mot nous n'avons jamais été consultés sur l'établissement d'un pont ou sur son remplacement par un tunnel ou par tout autre moyen de communication entre les deux rives.

M. VAN PEBORGH. — Il est donc bien certain que le Collége n'a reçu aucune communication officielle ?

M. le BOURGMESTRE. — Officielle, non.

M. VAN PEBORGH. — Le Collége n'a-t-il pas été édifié par les délibérations de la *Société du Sud* au sujet de l'établissement d'un pont ou d'un tunnel?

M. le BOURGMESTRE. — Ceci est une autre question. J'ai répondu à M. Gits que nous n'avions été saisis d'aucune pièce ou document et que nous n'avions jamais été consultés par le Gouvernement.

Si vous me demandez si le Collége a connaissance de l'attitude prise par les délégués anversois au sein de la *Société du Sud*, je pourrais vous donner quelques éclaircissements à ce sujet.

Nous savons que le Gouvernement, ayant demandé l'avis de la *Société du Sud*, sur la substitution éventuelle d'un tunnel au projet de pont, les délégués anversois ont proposé de répondre au Gouvernement que comme il était de notoriété publique que des études avaient été faites par des fonctionnaires de l'Etat, que, de son côté, la ville s'occupait de la question, il serait dangereux de précipiter une décision quelconque.

Avant de se prononcer, ils proposent de demander à M. le Ministre communication des études faites par ses ordres, afin de pouvoir étayer leur opinion sur ces éléments d'appréciation, en même temps que sur ceux produits par les richesses de la société elle-même.

Cette proposition n'a pas été admise par la majorité de l'administration de la société, et nos délégués ont demané non-seulement à ce qu'il soit pris acte de leur opinion, mais encore à ce quelle soit officiellement transmise au Gouvernement.

M. GITS. — Le Gouvernement a donc officiellement consulté la *Société du Sud* sur la question?

M. le BOURGMESTRE. — Il a, en effet, demandé l'avis de la société.

M. GITS. — Il résulte de ces déclarations que les délégués anversois pas plus que le Conseil n'ont donné leur approbation au principe du pont.

M. le BOURGMESTRE. — Evidemment; ils ont demandé de ne pas prendre la décision avant l'étude complète du projet.

M. GITS — Les délégués d'Anvers ont donc fait dans le conseil d'administration les mêmes réserves que celles qui ont été faites par nous.

M. le BOURGMESTRE. — Parfaitement.

L'incident est clos.

Séance du 30 Mars 1874.

PRÉSIDENCE DE M. LEOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

Établissements Maritimes. — Bassin de batelage. — Rapport.

M. l'Échevin LEFEBVRE, au nom des Commissions du commerce, des travaux et des finances donne lecture du rapport suivant, daté du 25 Mars 1874, et signé de M. le rapporteur et de MM. Ferd. Van der Taelen, Ed. Pulinckx, L. Elskamp, G. Gits, Ed. Van Peborgh, T. F. Markelbach, F. Segers, F. Bex, J. Nauts, I. Segers-Baéo et J. Josson.

MESSIEURS,

Le Conseil communal, en séance du 7 Novembre 1874, a approuvé les conclusions du rapport présenté par notre honorable collègue, M. Gits, au nom des Commissions des travaux, de la voirie et du commerce, au sujet du plan proposé par la Société anonyme du Sud d'Anvers, pour l'appropriation des terrains rendus disponibles par la démolition de la citadelle.

Par sa dépêche du 15 Décembre dernier, M. le Ministre des travaux publics a informé l'Administration communale que la Société du Sud avait admis presque toutes les modifications que vous aviez manifesté le désir de voir apporter au susdit plan d'appropriation. La Société du Sud n'a pas cru pouvoir porter de 30 à 35 mètres l'élargissement que nous avions réclamé pour les quais du bassin de batelage; elle s'appuie sur la convention du 10 Janvier 1874, fixant cette largeur à 30 mètres.

Nous regrettons ce refus et nous aurons l'honneur de vous soumettre ci-après des propositions, en vue de donner dans une certaine mesure satisfaction de ce chef à des besoins parfaitement justifiés.

Aux termes de l'article 4 de la convention du 10 Janvier 1874, le Gouvernement s'est engagé à construire, à ses frais, un bassin de batelage d'environ 4 hectares de superficie. L'emplacement de ce bassin a été indiqué dans le plan que la Société anonyme du Sud a soumis au Gouvernement.

Avant d'approuver le projet de ce bassin, M. le Ministre des travaux publics a jugé utile de consulter les chefs des divers services spéciaux, ressortissant à son département. Il a chargé notamment M. le capitaine de vaisseau Van Haverbeke, commandant supérieur de la marine de l'État, ainsi que M. Delcourt, ingénieur en chef des constructions maritimes, d'examiner le dispositif du projet présenté, tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial.

Ces honorables fonctionnaires, après s'être entourés de tous les renseignements nécessaires à l'accomplissement de leur mission, ont eu différents entretiens avec le Collège échevinal et ont proposé d'apporter les modifications ci-après au projet primitif, savoir :

1° La largeur du bassin de batelage sera portée à 100 mètres.

2° Le bassin-sas sera réduit à 75 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur, et au lieu d'opérer le sassage par une écluse simple, qui ne peut livrer passage qu'à un seul bateau à la fois, le bassin sas lui-même remplira cet office et pourra recevoir, dans chaque éclusée, 9 bateaux d'intérieur.

En opérant ainsi 4 sassages par jour, soit 2 heures et 4 heures après marée haute, à marée basse et 2 heures après marée basse, plus encore à partir d'une heure et demie avant marée haute, les portes restant ouvertes, au moins jusqu'à marée étale, on pourra faire face à un mouvement de 50 entrées et d'autant de sorties par jour. Ces dispositions suffisent, et au delà, aux besoins actuels; elles sont largement suffisantes pour un avenir assez éloigné;

3° Afin de fournir un abri sûr pour les cas de tempête et de charriage des glaces à la navigation intérieure, un chenal d'accès de 75 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur devrait être établi, entre l'écluse du sas et l'Escaut;

4° Les écluses du Sas auront 12 mètres d'ouverture, mais pour des éventualités à prévoir en certaines circonstances, il a été reconnu utile de porter cette ouverture à 16 mètres. Le busc de ces écluses serait établi à la cote 2m50.

Telles sont les combinaisons nouvelles que MM. Van Haverbeke et Delcourt préconisent pour le bassin de batelage. Elles seraient parfaitement justifiées, en ce qui concerne la largeur de 100 mètres qu'ils proposent pour ce bassin, si des navires, de la catégorie des bateaux du Rhin, qui fréquentent le port d'Anvers et qui ont 66 mètres de longueur, devraient y être reçus. Mais ces bâtiments entreront dans nos bassins du Nord, ou se placeront le long des quais du fleuve, où ils trouveront un outillage complet, pour décharger et charger rapidement, et des voies ferrées pour la prompte expédition de leurs cargaisons.

La grande largeur de 100 mètres, visée par MM. les officiers supérieurs de la marine, était encore basée sur un mouvement général de 19,460 bateaux de l'intérieur, formant le total des arrivages actuels au port d'Anvers, dont 4900 chargés de briques et autres matériaux de construction. Nous ne croyons pas devoir tenir compte des 4000 bateaux entrant dans les bassins du Nord, persuadés que ces bateaux continueront à se rendre, comme point d'attache, à ces mêmes bassins, où ils opèrent, par transbordement, avec les navires de mer.

En conséquence, si, d'une part, les bateaux du Rhin n'ont pas accès au bassin de batelage et que, d'autre part, les 4900 bateaux chargés de matériaux de construction peuvent être reçus dans un bassin spécialement affecté à ce service, et dont nous parlerons plus loin, le bassin de batelage ne devra plus donner accès annuellement qu'à environ 14,000 bateaux, sans préjudice, il est vrai, de l'extension future de la navigation intérieure.

Nous basant sur ces données, qui sont en quelque sorte officielles, puisqu'elles ont été puisées dans les bureaux du capitaine du port, nous croyons qu'il suffira de donner à la partie centrale du bassin de batelage une largeur de 65 mètres, les deux parties extrêmes conservant la largeur de 50 mètres, telles qu'elles avaient été projetées.

Cette largeur, mise en relation avec la longueur des trois sections du bassin, fournit ainsi un développement total de quais de 1738 mètres. Cette longueur est inférieure de 330

mètres à celle que nous donne le projet primitif; la différence en moins provient de la réduction opérée sur le bassin-sas, qui avait dans le premier projet une longueur de 110 mètres sur une largeur de 60 mètres, avec des quais praticables d'un développement de 330 mètres. Mais il est à remarquer que les opérations de chargement et de déchargement dans un bassin-sas, où il y a un mouvement non-interrompu d'entrées et de sorties, ne sont pas exemptes d'inconvénients. D'ailleurs, les 330 mètres de quais que nous perdons ainsi dans le bassin-sas, seront remplacés, dans des conditions exceptionnellement favorables au point de vue des besoins qu'il s'agit de servir, par un développement de 340 mètres que nous créons ailleurs, ainsi que nous aurons l'honneur de vous le proposer plus loin.

Quoi qu'il en soit, les 1738 mètres courants de quais, que nous offre le bassin de batelage d'après le nouveau dispositif proposé, donnent satisfaction à tous les besoins actuels et peuvent même suffire pour un avenir plus ou moins long. Voici le calcul auquel nous nous sommes livrés et qui doit vous rassurer complétement.

Etant donné qu'un bateau d'intérieur séjourne en moyenne dans les canaux de la ville 6 jours, pour y faire ses opérations; que nous disposions de 1738 mètres courants de quais dans le nouveau bassin de batelage tel que nous le proposons et que 14,000 bateaux le fréquentent; le produit du nombre des arrivages par 6, séjour moyen de chaque bateau, divisé par 365, fournit un chiffre qui peut être considéré comme représentant le total des bateaux auxquels une place à quai devra être réservée. Ce total est 230.

Or, si l'on considère que les bateaux d'intérieur se mettent ordinairement sur plusieurs rangs et admettant qu'ils ont une moyenne longueur de 18 mètres, les 230 navires occuperont un développement de 4140 mètres, tandis que la triple longueur des murs de quai, déduction faite des non-valeurs et de l'épaisseur des trois rangées dans les angles, est de 4998 mètres, soit un excédant de plus de 800 mètres, pour faire face aux besoins de l'avenir.

Quant au chenal d'accession à l'écluse, l'exiguïté du terrain dont on dispose ne permettra pas de lui donner plus de 58 ou 60 mètres de longueur, ce qui du reste suffira amplement.

Sous la réserve que les bateaux du Rhin ne seront point reçus dans le bassin de batelage; que les bateaux d'intérieur, fréquentant actuellement les bassins du Nord, continueront à préférer cette destination et que les bateaux chargés de matériaux de construction seront reçus dans un bassin spécial. MM. Van Haverbeke et Delcourt, auxquels le nouveau dispositif que nous venons de décrire, a été communiqué par vos Commissions, se rallient entièrement à notre manière de voir et admettent le bassin de batelage dans les nouvelles limites que nous avons l'honneur de vous soumettre.

De notre côté, nous appuyons les propositions de ces ingénieurs, en ce qui concerne les dimensions et les fonctions du bassin-sas, tel qu'ils le projettent et tel que nous l'avons décrit, ainsi que la création d'un chenal pour servir de refuge, aux bateaux qui se présenteront à l'entrée du sas pendant la fermeture des écluses.

Vos Commissions, Messieurs, ont examiné à nouveau la question de largeur des quais au pourtour du bassin de batelage. Tout en déplorant la décision regrettable de la Société anonyme du Sud, qui persiste à refuser, pour le moment, son concours à la réalisation de cette œuvre d'utilité publique, nous devons cependant reconnaître qu'elle s'appuie sur le texte de la convention du 10 Janvier 1874, et que son refus ne laisse place à aucun contredit. Mais si la lettre de la convention explique jusqu'à un certain point sa décision, est-ce à dire que l'esprit du contrat doive la circonscrire dans d'aussi étroites limites et lui fermer les yeux sur son intérêt bien entendu?

Cet intérêt ne lui commande-t-il pas en quelque sorte de venir à la rencontre des vues de la ville, en se prêtant à une solution conforme aux désirs de l'Administration communale?

Nous le croyons et nous aimons à espérer que la Compagnie se montrera accommodante, lorsque la ville se présentera pour traiter de la reprise de la bande de 5 mètres, que nous vous proposons d'ajouter au quai Est; car nous vous engageons, Messieurs, à borner à ce quai le sacrifice que nous voulons supporter dans un intérêt d'utilité publique. Ce qui nous porte à vous proposer de limiter au quai Est seul l'élargissement dont il a été question pour la voirie autour du bassin de batelage, c'est que ce quai sera, d'une part, le siége d'un trafic considérable par sa position du côté de la ville, et que, d'autre part, il il est dans les intentions du Gouvernement d'y asseoir 2 voies de chemin de fer, afin de ménager ainsi une deuxième communication entre les voies des quais du fleuve et la gare.

Pour atténuer autant que possible le sacrifice que la ville s'imposerait et sans qu'il en résulte le moindre inconvénient pour elle, nous vous proposons, Messieurs, de prier M. le Ministre d'inviter la Société anonyme du Sud à supprimer la rue latérale qui, dans le projet préconisé par le Conseil communal coupe les îlots de terrain situés entre le bassin de batelage et le quai du fleuve. Cette rue avait sa raison d'être dans le premier projet, parce qu'elle fournissait une issue au mouvement commercial, qui pouvait s'opérer sur les quais du bassin-sas. La nouvelle appropriation de ce bassin n'y permettant plus le séjour des navires et les opérations sur les quais étant de fait supprimées, cette rue devient inutile. Sa suppression donnera du reste un sensible accroissement à la superficie des blocs de terrain à revendre dont les dimensions se prêteront mieux à tous les besoins. Nous sommes persuadés que la Compagnie appréciera le bien-fondé de nos observations et qu'elle approuvera les modifications suggérées.

Les changements de voirie que nous venons de décrire tant en ce qui concerne le quai Est du bassin de batelage qu'en ce qui regarde la nouvelle disposition des blocs de terrain entre le bassin de batelage et l'Escaut, constituent la Compagnie en déficit de 20 ares environ, soit 2000 mètres carrés.

Nous croyons utile de laisser au Collége le soin de débattre la valeur du mètre carré de ce terrain et nous croyons pouvoir nous borner aujourd'hui à soumettre à votre approbation le principe des modifications que nous avons l'honneur de vous proposer.

Dans le cours de ce rapport, il a été question de détacher du nombre total des navires destinés au bassin de

batelage, les 5000 bateaux environ qui amènent les matériaux de construction et nous avons indiqué la possibilité de fournir un emplacement spécial à cette catégorie de bâtiments. En effet, Messieurs, la ville d'Anvers possède au Sud, entre la nouvelle gare et la nouvelle enceinte, un vaste terrain effecté actuellement à un bassin de natation. Plus de la moitié de la superficie de cet utile établissement doit être emprise pour la gare et l'excédant devenant insuffisant, force nous sera de chercher un autre emplacement. Or, la superficie restante, soit environ 2 3/4 hectares est suffisante pour la création d'un bassin d'échouage, spécialement destiné aux bateaux chargés de briques, chaux et autres matériaux de construction. Cette idée n'est pas neuve : elle a été indiquée par un membre du Conseil communal, en séance du 23 Février 1874, lors des débats sur le rapport des Commissions au sujet de la convention du 10 Janvier 1874. Ce fut à l'occasion d'une requête, émanant de la *Maatschappij der vereenigde meesters der bouwstielen*. Les hommes pratiques, qui se trouvent à la tête de cette société, nous exposèrent avec raison tous les inconvénients qui résulteraient pour les bateaux chargés des articles destinés à leur industrie, de l'existence d'une écluse à sas à l'entrée du bassin de batelage, ainsi que d'autres entraves qu'on pourrait éventuellement créer sur l'Escaut et pouvant gêner la petite navigation.

Pour parer aux divers inconvénients et dangers signalés, ils demandèrent entr'autres l'établissement des deux bassins, l'un en amont et l'autre en aval de la gare, tous les deux sans écluses à sas, et précédés d'un havre de sûreté, pour servir, en cas de tempête, comme refuge aux bateaux d'intérieur.

La création d'un bassin d'échouage, avec entrée ouverte sans écluse, et précédé d'un chenal d'accès, sur l'excédant du bassin de natation, remplira parfaitement ce but; nous avons étudié les grandes lignes de ce nouvel établissement et nous le faisons figurer sur le plan d'ensemble qui est joint à notre rapport. Le terrain dont nous disposerons encore après que l'État aura acquis celui dont il a besoin pour la nouvelle gare, aura 150 mètres de profondeur et 170 mètres de largeur. Lorsque les nouveaux quais du fleuve auront été construits par les soins et aux frais du Gouvernement, la rive qui se trouve devant notre terrain et qui partant nous appartient, nous donnera en cet endroit un quai de 60 mètres de largeur reliant le port d'échouage aux quais existants et aux terrains du Sud.

Ce nouveau bassin d'échouage mesurera en moyenne 115 mètres de longueur et 50 mètres de largeur. Les quais présentent un développement de 340 mètres, soit environ 150 mètres de longueur de plus que le quai Plantyn, affecté actuellement au déchargement des matériaux de construction et aux bateaux du service des vidanges et des immondices. Le bassin sera entourée d'une voierie de 30 mètres de largeur et il nous restera, sur les deux longs côtés, un terrain à revendre présentant environ 8000 mètres de superficie et pouvant recevoir des constructions soit pour magasins et écuries que le voisinage d'un bassin aux matériaux réclame vivement, soit pour tout autre usage.

Nous sommes persuadés, Messieurs, que vous reconnaîtrez avec nous la grande utilité de cette nouvelle création et que vous ferez un accueil favorable à l'idée émise. Il ne nous est pas possible de vous fixer dès aujourd'hui sur le chiffre de la dépense; nous avons cependant assez d'éléments pour vous dire que cette dépense sera d'environ 600 mille francs, après déduction du produit de la revente des terrains. Cette somme est certainement minime, en présence des grands avantages que le port d'échouage procurera à cette nombreuse classe de bateliers qui seront heureux de trouver un lieu d'accostage sûr, commode et à l'abri des coups de vent, avantages qu'ils sont loin de rencontrer aujourd'hui au quai Plantyn, où ils sont exposés à toutes les intempéries. Quoi qu'il en soit, le projet dont nous avons l'honneur de vous entretenir devra être soumis à une étude complète de la part de M. l'ingénieur de la ville et vous en serez saisis en temps opportun, tant pour en décréter l'exécution que pour voter les crédits qu'il nécessitera.

En résumé, Messieurs, vos Commissions du commerce, des travaux et des finances auxquelles ont été soumises, pour avis et rapport, les diverses questions qui précèdent, concluent, à l'unanimité, à ce que le Collége présente le nouveau dispositif du bassin de batelage au Gouvernement, afin qu'il y soit donné suite dans les nouvelles limites prévues avec les modifications proposées, et prie M. le Ministre des travaux publics de vouloir communiquer le nouveau projet de la partie maritime du Sud à la Société anonyme du Sud d'Anvers, afin que cette compagnie modifie son plan, selon les nouvelles données que nous venons de vous soumettre dans le présent rapport.

—Les conclusions du rapport sont adoptées à l'unanimité.

Votants (22) : MM. Segers-Baée, Slaets, Suremont, Van Delft, Van den Nest, Van der Taelen, Van Peborgh, Veders, Allewaert, Bex, Cuylits, De Winter, Elskamp, Gits, Josson, Lefebvre, Markelbach, Nauts, Pulinckx, Robyns, Segers, de Wael.

Séance du 18 Mai 1875.

Présidence de M. Léopold de Wael, Bourgmestre.

Citadelle du Sud. — Bassin de batelage. — Modifications proposés par le Gouvernement. — Rapport.

M. l'Échevin **LEFEBVRE**, au nom des Commissions du commerce, des travaux et de la voirie, présente le rapport suivant, daté du 5 Mai 1875 et signé de M. le rapporteur et de MM. Ferd. Van der Taelen, Max. Suremont, Ed. Pulinckx, Emile Van Delft, I. Segers-Baée, Georges Gits et J. Josson :

Messieurs,

Le nouveau dispositif du bassin de batelage, dont vous avez adopté le projet, en séance du 30 Mars dernier, avec quelques modifications, introduites, de commun accord, entre vos Commissions et les fonctionnaires supérieurs de la marine de l'État, a donné lieu, de la part du département des travaux publics, à quelques observations.

Ces observations ont été communiquées, par l'honorable Ministre des travaux publics, à la commission chargée par arrêté royal du 17 Avril 1874 de donner son avis sur les plans et projets des travaux à exécuter à Anvers, en vertu de la loi du 17 Avril 1874. En même temps, M. le Ministre a soumis à cette commission une étude présentée par son département, en vue d'écarter une

objection grave, que le projet de la société du Sud, modifié par vous, doit, selon M. le Ministre, faire surgir.

L'honorable M. Beernaert fait remarquer que, d'après le plan adopté en dernier lieu par le Conseil communal, le chemin de fer, desservant les quais de l'Escaut, franchirait l'écluse du bassin de batelage sur un pont tournant, qui serait ouvert à chaque marée, pendant un certain temps et que, durant cet intervalle, toute relation entre la station et les voies, le long du fleuve, serait suspendue.

Dans l'opinion de M. le Ministre, l'étude faite par son département a le mérite de soustraire le commerce maritime à cet inconvénient; avant de se prononcer sur la valeur des projets en présence, la commission ci-dessus, réunie en séance du 1er Avril dernier, a demandé que le plan de M. le Ministre fût soumis à l'avis du Conseil communal d'Anvers. La même commission a, en même temps, exprimé le désir de voir soumettre à vos délibérations le projet dressé par M. l'ingénieur principal des ponts et chaussées de Matthys, l'un de ses membres, plan dans lequel le bassin de batelage se trouve reporté tout entier au delà de la station projetée.

M. le Ministre des travaux publics ayant transmis ces divers projets au Collége, celui-ci a chargé vos Commissions du commerce, des travaux et de la voirie de l'examen des différentes questions qu'ils soulèvent et nous avons l'honneur de vous en faire rapport.

Nous croyons devoir commencer notre examen par le plan de M. de Matthys, parce qu'il s'écarte le plus de celui adopté par le Conseil communal. Ce plan soulève tout d'abord une question de principe qu'il importe avant tout d'examiner: celle de savoir quelle doit être la situation d'un bassin de batelage par rapport à l'Escaut, dans les conditions d'ensemble du plan général d'appropriation des terrains du Sud; c'est-à-dire s'il convient d'adopter un bassin parallèle, ou bien un bassin perpendiculaire au fleuve.

La solution de la question par un bassin parallèle avait été indiquée primitivement sur le plan de feu M. l'ingénieur Van Bever; le plan proposé par la société du Sud comporte également cette disposition, de même que le plan modificatif du précédent et dressé d'après le rapport des Commissions réunies et celui élaboré par le département des travaux publics.

Le plan de M. l'ingénieur principal de Matthys admet au contraire un bassin perpendiculaire à l'Escaut.

Nous pensons, Messieurs, que la position perpendiculaire au fleuve qui, rationnellement, se présente la première à l'esprit, a dû être écartée avec raison, par le plus grand nombre des auteurs de projets, par suite de la barrière qu'un bassin disposé dans ce sens établirait entre l'ancienne ville et la nouvelle station du chemin de fer.

En effet, placé de cette manière, il couperait presque toutes les artères se dirigeant de l'ancienne ville vers la station du Sud et rendrait ces communications importantes, très-difficiles.

Pour éviter cet inconvénient, M. de Matthys, tout en maintenant l'orientation du bassin, place celui-ci au delà de la nouvelle station, de manière à laisser entre elle et la ville, toute une zône de terrains sur lesquels on peut créer telle voirie que de besoin, pour permettre une circulation dégagée de toute entrave.

Cet emplacement, choisi pour le bassin de batelage, amène dans le plan général un changement dont il importe de tenir compte: c'est l'avancement de la station sur l'emplacement qui lui avait primitivement été assigné.

Cet avancement est nécessaire, afin d'avoir entre la station et l'enceinte des fortifications un espace de terrain suffisant pour établir le bassin de batelage. Il a cet avantage que l'on pourrait donner à la station plus de longueur qu'elle n'en comporte, d'après le plan du Gouvernement, mais à condition d'établir un nouveau passage dans les fortifications de la nouvelle enceinte.

Cette disposition, si elle était adoptée, nécessiterait donc aussi un remaniement complet du plan de lotissement général.

Quant à la convenance d'établir le bassin de batelage en arrière de la station, elle ne nous permettrait plus d'y placer le bassin d'échouage dont vous avez décrété, en principe, la création, sur le terrain que possède la ville, pour le commerce spécial des matériaux de construction.

Il est vrai que les voies ferrées pour desservir les quais de ce bassin, se raccorderaient très-facilement avec celles de la gare, puisqu'elles se trouveraient être parallèles au réseau général à l'intérieur de celle-ci et ce raccordement ne donnerait lieu à aucun inconvénient; mais, d'un autre côté, les communications entre la ville et les quais du bassin ne seraient pas aussi faciles que dans le cas où celui-ci se trouverait placé au milieu des terrains à lotir.

En effet, la nouvelle station du chemin de fer, sous laquelle il faudrait établir un certain nombre de passages voûtés, formerait un obstacle analogue à celui que l'on peut reprocher à un bassin placé perpendiculairement à l'Escaut et en avant de la station.

Cet obstacle présentera d'autant plus d'inconvénients que les établissements situés au delà seront plus importants. Or, tout le trafic étant, par le projet en question, reporté en ce point, le mouvement sera notablement plus considérable, puisqu'au trafic du bassin de batelage il réunirait encore celui du port d'échouage.

Quoi qu'il en soit des avantages et inconvénients signalés ci-dessus, une observation essentielle doit être faite par rapport à la situation du bassin en arrière de la station; c'est que dans la convention faite entre le Gouvernement et la société du Sud, il est stipulé que sur les terrains à provenir de la démolition de la citadelle du Sud, le Gouvernement établira, à ses frais, un bassin de batelage d'une superficie de 4 hectares environ.

Cet engagement pris ne permettrait donc plus, pensons-nous, à l'État, d'imposer à la société un emplacement pour le bassin, en dehors des terrains de la citadelle; il est, au surplus, fort peu probable que la société consentirait à un changement aussi radical de son plan, attendu qu'elle se verrait dépouiller de l'élément le plus important de plus-value pour la revente.

En effet, les terrains longeant les quais de l'Escaut et ceux du bassin de batelage seront évidemment les plus recherchés, pour être affectés à des usages commerciaux et maritimes, et la revente de ces terrains, en vue d'une autre destination, donnerait difficilement, il faut le reconnaître, une compensation du prix qu'on aurait pu obtenir, grâce au voisinage du bassin projeté.

Dès lors, si la question qui précède est résolue dans ce sens que le bassin de batelage doit nécessairement être construit sur les terrains de la citadelle, cédés à la société,

le plan, tel qu'il est proposé par M. l'ingénieur principal de Matthys, se trouve forcément écarté.

D'un autre côté, la question de l'orientation du bassin de batelage se trouve tranchée en faveur du parallélisme au fleuve; en effet, ce n'est qu'avec cette direction qu'un bassin situé sur les terrains de la citadelle du Sud pourra exister, sans causer des embarras, et permettre d'établir des communications faciles entre l'ancienne ville et la nouvelle station, en prolongeant vers celle-ci les artères qui s'indiquent naturellement par la disposition actuelle des lieux. De plus, il est à remarquer que cette situation ne peut qu'accroître, dans de fortes proportions, le mouvement commercial dans cette partie de la ville et, à ce point de vue, l'intérêt que nous portons à la prospérité de la quatrième section se trouve parfaitement justifié.

L'examen dont nous allons vous rendre compte ci-après du plan présenté par le département des travaux publics, nous a fait voir que la condition, pour le bassin de batelage d'être parallèle à l'Escaut, a été admise par l'auteur de cette étude.

Ce plan tient compte de la nécessité de faire précéder l'écluse du bassin de batelage d'un hâvre en libre communication avec le fleuve, dans lequel les bateaux puissent trouver, à tout moment, un refuge dans les mauvais temps.

La variante qui accompagne ce plan porte uniquement sur la position à donner au chenal de communication avec l'Escaut; dans le projet n° 1, le bassin communique avec le fleuve par son extrémité Sud, dans le projet n° 2, par son extrémité Nord.

La différence essentielle qui existe entre le projet du département des travaux publics et ceux qui ont également pris pour base le parallélisme au fleuve, consiste en ce que le bassin du projet en question n'est séparé de l'Escaut que par un quai de déchargement et ne laisse par conséquent pas de terrain à exploiter, de ce côté, pour la bâtisse.

Cette disposition a été adoptée, par l'auteur du plan, en vue d'assurer d'une manière complète le service du chemin de fer, entre la ligne des quais à l'Escaut et la nouvelle station du Sud.

Les voies ferrées qui desservent les quais jusqu'aux bassins situés au Nord abandonneraient, à partir de l'ancien arsenal de guerre, les quais de l'Escaut, passeraient, au moyen d'une courbe, sur le quai Est du bassin de batelage et s'infléchissant ensuite de nouveau vers le fleuve, entreraient en station en passant près de la rive.

Le service du quai établi entre le bassin et l'Escaut se ferait au moyen d'une ligne à rebroussement, greffée sur la ligne principale, soit vers l'extrémité Nord (projet n° 1), soit vers l'extrémité Sud (variante n° 2) du bassin de batelage.

Grâce à la disposition qui précède, le service du chemin de fer ne peut jamais être interrompu, puisque les voies ne devront franchir aucun obstacle, tel que pont ou autre, et les passages à niveau peuvent être considérés comme supprimés, puisque la circulation qui sera obligée de se faire au travers des voies ferrées, appartient toute entière au mouvement s'opérant dans l'ensemble des installations maritimes et qu'elle ne saurait dès lors plus être regardée comme créant des passages à niveau.

Ce plan répond donc complètement aux nécessités du service du chemin de fer; malheureusement, il a tout sacrifié à ce seul projet et ne tient aucun compte des exigences diverses d'une question dont il importe de rechercher la solution.

En premier lieu, la position du bassin de batelage avancé vers le fleuve enlève tout le terrain à bâtir, qui existait de ce côté; au lieu d'avoir trois lignes de façades qui seraient d'une grande valeur, savoir une au quai de l'Escaut et deux le long du bassin, le projet du Gouvernement ne conserve qu'à une seule son importance; les deux autres, englobées à l'intérieur des terrains, deviennent d'un ordre sensiblement inférieur par comparaison avec ce qu'elles auraient été en se trouvant à front de quai.

Or, c'est là le grave inconvénient de ce projet et le sacrifice, que son adoption causerait à la Société du Sud, ne peut lui être imposé par le Gouvernement.

D'ailleurs, si cette situation est déplorable pour les intérêts de la société du Sud, elle est également fâcheuse au point de vue des intérêts du commerce en général, puisque celui-ci se trouverait privé de la grande facilité de pouvoir établir des magasins et des bureaux à proximité des quais. Or, l'établissement de magasins et locaux de l'espèce serait particulièrement utile pour le service du bassin de batelage, par lequel se fait le trafic des marchandises uniquement en destination d'Anvers, qui nécessitent par conséquent des locaux où elles puissent séjourner jusqu'à ce que leur vente en détail soit effectuée.

Tel n'est pas le cas pour les abris qu'on doit ouvrir aux marchandises amenées par la grande navigation; celles-ci, emportées vers d'autres points par cargaisons complètes, ne demandent que des hangars, les mettant en sûreté pour un temps plus ou moins court et dans tous les cas fort limité.

Il serait donc regrettable, à tous les points de vue, de voir sacrifier, à l'avantage exclusif de l'exploitation du chemin de fer, des intérêts généraux que la ville, la première, doit tâcher de sauvegarder.

Outre les considérations qui précèdent, l'examen détaillé du plan du Gouvernement donne lieu encore aux observations suivantes:

1° Le quai, situé entre le bassin de batelage et l'Escaut, est destiné à desservir à la fois deux lignes d'accostage des bateaux: d'un côté, la grande navigation; de l'autre, la navigation intérieure.

D'après la lettre de M. le Ministre des travaux publics, du 11 Avril, transmissive des différents plans, la largeur de ce quai serait à déterminer par la suite.

Toutefois, comme elle est portée provisoirement sur le plan à 40 mètres environ, il n'est pas inutile de faire remarquer que cette largeur serait tout à fait insuffisante. En effet, d'après le projet de la commission spéciale de 1870, les quais de l'Escaut doivent avoir une largeur minimà de 60 mètres; cette largeur a été adoptée en principe par la susdite commission, à la suite de demandes faites, dans ce sens, par l'administration du chemin de fer et elle l'a été également par l'Administration communale.

D'autre part, le Conseil communal, appréciant la nécessité d'avoir des quais de largeur convenable, a décidé que la dimension à donner à ceux du bassin de batelage devrait être de 35 mètres.

Les deux chiffres renseignés ci-dessus supposaient dans les deux cas un quai-bordé d'un côté par la file des

navires amarrés, de l'autre par une rangée de constructions.

Or, le plan du Gouvernement enlève le côté qui donne lieu au moins de mouvement, et réunit sur un seul quai de 40 mètres tout le mouvement qui devrait se faire sur deux, mesurant ensemble 60 + 35 = 95 mètres.

Le simple rapprochement de ces chiffres suffit, pour montrer combien le quai proposé est trop étroit pour pouvoir suffire aux différents services qu'il peut être appelé à rendre.

De plus, il est à remarquer encore, à l'égard de ce qui précède, qu'une contradiction évidente se présente dans ce plan, en ce qui concerne la largeur du quai *Ouest*, dont on vient de parler et du quai *Est*, le long du bassin de batelage.

En effet, le premier, qui n'a que 40 mètres de largeur, dessert deux lignes de bateaux, tandis que le second, qui n'est affecté qu'au service du bassin, mesure 60 mètres.

Cette dernière largeur s'explique cependant et paraît rationnelle, attendu que c'est par ce quai *Est* que devrait se faire tout le mouvement des trains de chemin de fer; mais encore est-il que, si elle répond de ce côté aux exigences du service, bien loin de pouvoir songer à la réduire pour le quai *Ouest*, il faudrait au contraire l'augmenter.

2° L'observation relative à la largeur des quais trouve aussi son application pour les jetées que l'auteur du plan du Gouvernement établit perpendiculairement à la largeur du bassin et qui se rattachent au quai *Est*, en laissant à leur extrémité le passage libre pour les navires.

En effet, telles qu'elles sont figurées au plan, ces jetées ne mesurent qu'une largeur de 30 mètres, alors qu'elles forment en réalité un quai double, destiné à opérer le débarquement des navires placés des deux côtés de celui-ci. Elles ont été établies en vue d'augmenter le plus possible la largeur de quais à mettre à la disposition du batelage.

Sous ce rapport, elles pourraient présenter un certain avantage; toutefois il est à remarquer que l'usage de constructions de ce genre ne sera ni facile, ni avantageux, attendu que, même en leur donnant la largeur voulue, elles offriront toujours le grand inconvénient de n'être raccordées au quai que par une seule extrémité, par laquelle tout ce qui sera déchargé ou chargé sur les jetées, devra inévitablement passer.

Or, le mouvement du charriage sera très-difficile dans ces conditions; on ne pourrait y remédier qu'en donnant aux jetées des largeurs plus grandes que celles qu'il faudrait pour des quais pourvus de débouchés dans tous les sens.

La longueur de ces jetées est de 85 mètres; la plus grande largeur du bassin est de 120 mètres, de sorte qu'il reste une largeur disponible de 35 mètres pour la manœuvre des bateaux devant les jetées : cette largeur, diminuée par la place qu'occuperont les bateaux amarrés, ne laisserait qu'un passage de $7^{m}00$, en admettant qu'il y en ait deux rangées le long des quais. Cet espace est donc aussi très-restreint.

3° L'écluse mesure une largeur de 12 mètres et offre une longueur de 100 mètres environ ; cette dernière dimension est plus que suffisante; mais la première ne répond ni aux indications données à cet égard par MM. Van Haverbeke et Delcourt, ni aux exigences qu'un bassin de batelage, établi dans de bonnes conditions, dans un port de premier ordre, comme celui de la ville d'Anvers, est appelé à satisfaire, en suppléant dans certains moments donnés au service de la grande navigation.

En résumé donc, le plan, que M. le Ministre des travaux publics a fait élaborer, se trouve dressé en quelque sorte dans l'intérêt exclusif de l'exploitation du chemin de fer; à ce point de vue, il pourrait être recommandable, si les autres considérations, énumérées plus haut, n'établissaient à l'évidence des nécessités parfaitement justifiées et dont il importe, avant tout, de tenir compte.

En conséquence, Messieurs, vos Commissions ont l'honneur de vous proposer les mêmes conclusions comme pour le projet de M. de Mathys et de faire connaître à M. le Ministre des travaux publics que les intérêts multiples que nous avons à sauvegarder, ne nous permettent point d'accueillir le nouveau dispositif, qui nous a été soumis par son département.

Après l'examen minutieux des deux projets, dont nous venons de mettre sous vos yeux les avantages et les inconvénients, nous avons cru devoir soumettre à une nouvelle discussion, le plan du bassin de batelage, tel qu'il figure au projet modificatif des Commissions et qui a été approuvé en séance du Conseil communal le 30 Mars dernier.

Après cette nouvelle étude, nous venons vous déclarer itérativement que nous persistons dans notre manière de voir. Nous avons reconnu qu'à tous les points de vue le plan présenté par la société du Sud et modifié par vous, Messieurs, est celui qui satisfait le plus à tous les intérêts. Nous devons avouer toutefois que l'unique trajet qui s'offre au service de l'exploitation du chemin de fer, sur l'écluse du bassin de batelage, peut avoir pour conséquence certaines irrégularités pour le passage des trains arrivant des quais ou ayant ceux-ci pour destination, et ce pendant l'ouverture du pont, pour livrer accès aux bateaux de l'interieur. C'est pour remédier à cet inconvénient que nous avions indiqué la possibilité d'établir une deuxième voie sur le quai Est du bassin de batelage; mais cette combinaison aurait le grand désavantage de distraire ledit quai de sa destination, tout en créant des passages à niveau très-incommodes aux rues transversales aboutissant à la rue du Couvent.

Il ne nous semble cependant pas impossible de trouver une solution que nous nous bornerons à indiquer ici, en laissant au Gouvernement le soin de la faire étudier par l'administration des chemins de fer. Elle consisterait à ménager une communication auxiliaire entre les quais de l'Escaut et la nouvelle station du Sud, par le pont à établir sur la tête amont de l'écluse du bassin de batelage. Cette double communication est en réalité celle proposée par l'auteur du projet du Gouvernement ; elle n'en diffère que par le passage sur les deux ponts, mais il faut remarquer que les deux ponts ne seront jamais ouverts en même temps et que, par conséquent, le service du chemin de fer sera toujours assuré.

Reste la question des passages à niveau, qui seraient la conséquence de l'établissement de cette voie auxiliaire par le quai *Ouest*. Il faut d'abord faire la remarque qu'un passage à niveau est toujours dangereux et embarrassant, lorsqu'une voie ferrée vient couper une rue transversale-

ment et établit une barrière qu'il est impossible de franchir, tel que le passage à niveau, qui vient de disparaître à la rue Carnot. Tel ne sera pas le cas pour les lignes qui desserviront les quais du fleuve et qui rejoindraient la nouvelle station par l'*Ouest* du bassin de batelage. Les rues qui y seraient longées par les voies ferrées et auxquelles on pourrait donner une largeur en rapport avec leur importance, ne seraient pas plus dangereuses que celles situées autour de nos établissements maritimes du Nord, où les unes et les autres se confondent, ainsi que cela se voit dans tous les ports de commerce.

Comme le nouveau dispositif, que nous venons d'indiquer brièvement, entraîne nécessairement quelques modifications dans le lotissement des terrains de la société anonyme du Sud, nous croyons qu'il appartient au Gouvernement de se mettre en rapport avec cette dernière, à l'effet d'aboutir, au sujet de ces changements.

En résumé, Messieurs, vos Commissions du commerce, des travaux et de la voirie vous convient à vous rallier aux conclusions que renferme le présent rapport et qui tendent à émettre un avis défavorable au sujet des deux nouveaux plans de bassin de batelage, que M. le Ministre soumet à vos délibérations.

M. GITS. — Messieurs, la lecture du rapport de M. l'échevin des travaux publics vous aura convaincu que le travail qui sort de la plume de l'honorable M. Lefebvre est, comme toujours, un travail complet, qui rencontre toutes les considérations qu'il s'agit de faire valoir pour combattre les deux *malencontreux* projets (je souligne le mot) que vient de nous faire parvenir le Gouvernement.

Nous avons, dans une séance précédente, adopté un projet qui réunissait, d'après nous, toutes les qualités désirables. Le Gouvernement n'en a pas jugé ainsi et, dans le but unique de faciliter les communications du chemin de fer, il a fait dresser un projet qui justifie toutes nos critiques.

Ainsi que je viens de le dire, ce projet n'a qu'un but, c'est de satisfaire aux exigences du service du chemin de fer; mais, si ces exigences sont de celles qu'il faut reconnaître, il ne faut pas négliger, d'autre part, les intérêts de la population d'Anvers.

Les intérêts d'une partie de cette population seraient sérieusement menacés, si le bassin de batelage devait être crée comme le propose M. l'ingénieur Van der Sweep.

Le bassin ne serait entouré de terrains à bâtir que d'un seul côté; de l'autre, son quai se confondrait avec celui de l'Escaut.

Il est évident que la suppression des canaux ou *vlieten*, va, en quelque sorte, exproprier de leurs affaires un grand nombre de commissionnaires, de négociants et de cabaretiers, qui vivent actuellement du batelage. Ces habitants seront nécessairement obligés de se reporter ailleurs et de suivre le batelage. Eh bien, Messieurs, si on ne permet presque plus de bâtir autour des quais, je me demande ce que deviendront les nombreux intéressés ? Ils seront obligés de s'installer à une distance relativement grande des bassins, ce qui est de nature à compromettre leurs intérêts, c'est-à-dire leur existence.

L'ingénieur du Gouvernement n'a tenu aucun compte de cette considération, qui l'intéresse peut-être fort peu, mais qui a une portée capitale pour les administrateurs de la commune. A ce titre donc, nous ne pourrions protester avec trop d'énergie pour que le projet ne passe pas. Je crois que, dans cette circonstance, nous rencontrons une excellente alliée dans la société anonyme du Sud.

Les intérêts de la Société du Sud et ceux de la ville sont identiques; nous sommes associés pour moitié dans l'opération de la revente des terrains. Cette opération serait en partie compromise par le projet qui nous est présenté, puisque, comme le dit le rapport, au lieu d'avoir de vastes terrains à revendre autour du bassin de batelage — terrains de grande valeur — leur quantité serait réduite de plus de moitié. J'espère donc que la société du Sud se joindra à la ville d'Anvers pour empêcher l'adoption du plan du Gouvernement.

Je crois ne pas devoir m'étendre davantage sur cette importante question.

Je terminerai, en disant un mot sur les nombreux retards que subit l'approbation du plan par le Gouvernement.

Nous nous sommes empressés, dans la Commission et en Conseil, de voter les plans du bassin de batelage, dès qu'ils nous ont été envoyés, et le Gouvernement, au lieu de répondre à cet empressement, semble traîner les choses en longueur. D'après ce qui m'a été dit, la société du Sud, malgré ses protestations, n'est pas plus heureuse que nous.

Nous voila donc à notre point de départ, c'est-à-dire, qu'alors que le démantèlement de la citadelle du Sud avance et que nous allons nous trouver en présence d'un vaste désert de sable, nous n'avons pas encore un plan définitif.

Je dis que cette situation est regrettable et qu'elle compromet les intérêts de la société du Sud et, par conséquent, ceux de la ville d'Anvers.

J'espère que le Conseil voudra se joindre à moi, pour prier le Collége d'user de toute son influence auprès du Gouvernement, afin de hâter l'approbation des plans définitifs, selon le projet adopté par nous. (*Marques d'adhésion*).

M. le BOURGMESTRE. — En transmettant au Gouvernement la nouvelle décision du Conseil ; le Collége insistera de la manière la plus pressante, afin qu'une décision prompte intervienne, par rapport à cette question que M. Gits nous dépeint comme urgente et qui l'est en effet.

Je mets aux voix les conclusions du rapport.

— Les conclusions du rapport sont adoptées à l'unanimité.

Séance du 20 Juillet 1875.

PRÉSIDENCE DE M. LÉOPOLD DE WAEL, BOURGMESTRE.

—

Citadelle du Sud et bassin de batelage. — Plan. — Rapport.

M. l'Échevin LEFEBVRE, au nom des Commissions du commerce et des travaux, donne lecture du rapport suivant, date du 17 Juillet 1875, signé de M. le rapporteur et de MM. Ferd. Van der Taelen, J. Josson, I. Segers-Baéc, Jean Nauts, Ed. Pulinckx, F. Bex, Georges Gits et T. F. Markelbach :

MESSIEURS,

Adoptant les conclusions du rapport, représenté en séance du 1r Mai 1875, au nom des Commissions du commerce et des travaux publics, vous avez émis un avis défavorable, sur les projets présentés par le Gouvernement, pour le bassin de batelage, à établir sur les terrains du Sud. Vous avez, en même temps, indiqué une solution qui vous paraissait propre à satisfaire tous les intérêts et qui avait une grande similitude avec les propositions de M. le Ministre des travaux publics.

Depuis, le Gouvernement et la Société anonyme du Sud se sont mis d'accord, pour élaborer un plan répondant au programme du Conseil communal et, par sa lettre du 15 de ce mois, M. le Ministre a transmis ce nouveau projet à notre Administration, avec prière de vous le soumettre, afin de pouvoir approuver, très-prochainement, le plan général de transformation dont il s'agit.

Le Collége ayant chargé vos Commissions du commerce et des travaux, de l'examen des dernières propositions du Gouvernement, nous avons l'honneur de vous présenter le présent rapport.

Le plan qui nous a été communiqué, Messieurs, entre complètement dans les vues des conclusions de nos rapports du 25 Mars et du 5 Mai derniers. La position du bassin de batelage, des quais, de l'écluse et du chenal d'accession s'y trouve indiquée dans le sens des observations que vous avez présentées et dont il a été tenu compte. Quant aux limites, assignées, du côté de l'Escaut, à la nouvelle gare, il doit être formellement entendu qu'elles ne sont indiquées qu'à simple titre de renseignement et qu'elles ne seront arrêtées définitivement que de commun accord entre l'État et l'Administration communale.

Vos Commissions expriment, toutefois, l'avis qu'il serait hautement désirable de voir prolonger, sur le quai Ouest du bassin de batelage, deux voies de chemin de fer, qui s'étendraient, de part et d'autre, jusqu'à l'extrémité de de ce bassin et qui se raccorderaient avec la ligne principale, passant sur le pont de la tête amont de l'écluse d'entrée. Ces deux tronçons de voies pourraient desservir utilement le dit bassin, ainsi que les magasins à établir dans ces parages, et augmenteraient considérablement la valeur des terrains situés sur toute la longueur du quai Ouest.

L'attention de vos Commissions a été appelée, Messieurs, sur l'indispensable nécessité de voir établir un passage souterrain sous la nouvelle gare, à la hauteur du quai *Est* du bassin de batelage ou à proximité, afin de ménager une communication carrossable entre la nouvelle ville et le quartier enclavé entre la gare et l'enceinte. Toute cette partie du territoire de la ville se trouverait en effet séparée de l'agglomération habitée, sur une étendue de plus de mille mètres, depuis l'Escaut jusqu'à l'extrémité *Est* de la gare, et il importe de prendre des mesures, dès aujourd'hui, et de prévoir au moins un passage, pour ne pas isoler un quartier qui, à l'égal des autres parties de la cité, a le droit incontestable de prendre part au développement de la prospérité générale. Nous croyons devoir insister d'autant plus vivement sur la nécessité d'établir ce passage souterrain, que les communications, entre le port d'échouage et la ville, doivent être assurées par l'amont aussi bien que par l'aval de ce port. Nous ne doutons nullement du bon accueil que le Gouvernement réservera à cette demande, consacrée par le vote que vous émettrez.

Ce plan qui nous est soumis porte l'indication d'une nouvelle sortie de ville, à gauche de la poterne du chemin de fer et destinée à suppléer à la porte de Boom. Bien que M. le Ministre ne nous fasse aucune communication à ce sujet, nous nous permettrons de vous demander d'appuyer vivement cette idée, si tant est qu'elle soit dans les intentions du Gouvernement, parce que cette nouvelle porte débarrasserait la route de Boom d'un passage à niveau fort dangereux et difficilement praticable à l'intérieur d'une ville.

Nous croyons inutile de nous appesantir encore aujourd'hui sur la nécessité de porter à 35 mètres, la largeur des quais du bassin de batelage. Nous avons déjà exprimé notre avis à cet égard, dans le rapport que nous avons eu l'honneur de vous présenter le 25 Mars 1875. Cette question a été réservée et pourra être examinée plus utilement après que l'alignement des nouveaux quais de l'Escaut aura été définitivement fixé.

Rien ne s'opposant donc plus, de notre part, à ce que le plan des terrains du Sud soit définitivement approuvé par le Gouvernement, sous les réserves qui précèdent, nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'accorder votre approbation aux dernières dispositions que M. le Ministre vient de nous soumettre, et qui lui permettront de résoudre une question dont la solution est attendue, par notre population, avec la plus vive impatience.

— Les conclusions du rapport sont adoptées.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

CHAPITRE PREMIER.

CONVENTIONS DIVERSES.

CORRESPONDANCE.

CHAPITRE II.

DOCUMENTS.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉNAT.

CONSEIL COMMUNAL D'ANVERS.





